SENIN

Aeronave MiG-21 LanceR şi Mirage F1 CT
în zbor pe cerul Alsaciei – Franţa, iulie 2004

ROYAL INTERNATIONAL AIR TATTOO 2004

Pagina 13

AVIONUL SUPERSONIC ROMÂNESC A... MURIT ÎN FAZA DE PROIECT

Pagina 28

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr.4 (75) ■ AUGUST – 2004

CER SENIN

PER ASPERA AD ASTRA

PUBLICAȚIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORȚELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Președinte

general-maior LAURENȚIU MAFTEI

Membri

general-maior CONSTANTIN ZAHARIA
general de flotilă aeriană
CONSTANTIN CROITORU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă NICULAE TABARCIA
comandor VICTOR STRÂMBEANU
comandor ION ȘTEFAN
comandor VALERIAN CRISTEA
comandor VIRGIL RISTEA
comandor LAURENȚIU SIMIONESCU

Coperta 4

"L-29 Delfin" – o aeronavă cu state vechi în procesul de instruire a tinerilor piloți

Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești, km. 10,5
sector 1, București
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 222.04; C 1011.00

Ne puteți vizita și la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR-ȘEF:
DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;

REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent
CIPRIAN PĂTRAȘCU,
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BÂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
ELENA TOFAN;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

TIPĂRIT LA
Royal Edimex
Tipografie Publicitate

CER SENIN

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

- CER SENIN
  - Arhiva – www.roaf.ro
    - Nr. 1 (72) ■ APRILIE – 2004
    - Nr. 2 (73) ■ MAI – 2004
    - Nr. 3 (74) ■ IUNIE – 2004
  - Nr. 4 (75) ■ AUGUST – 2004
    - CUPRINS
      - AGENDĂ (4)
      - NATO – ÎN SCHIMBARE (14)
        - Analiza reformei structurii militare
      - ANTRENAMENT COMUN ROMÂNO-FRANCEZ (18)
        - Pe cerul Alsaciei
      - ÎN POLIGONUL FORȚELOR AERIENE (22)
        - Aplicații cu trageri de luptă la Capu Midia
      - REPORTER LA RADIOLOCATORIȘTI (24)
        - Restructurare în... azimut, distanță și înălțime
      - ALBUM "CER SENIN" (26)
        - F-16 FIGHTING FALCON
      - FORȚELE AERIENE ÎN LUME (30)
      - AEROSPAȚIALE (32)
      - EROII NU SUNT SINGURI (34)
      - FORȚELE AERIENE ROMÂNE DE-A LUNGUL TIMPULUI (36)
        - Remember – luna iulie
      - EXPERTUL DIXIT (38)
        - Profilaxia bolilor cardiovasculare în aviație
      - FILE DE ISTORIE (40)
        - Istoria aviației mondiale
        - Evoluția artileriei antiaeriene în perioada interbelică
      - TOP 10 MANAGEMENT (46)
        - Concurs: "Ești în top, deci exiști!"
      - PE MALUL DUNĂRII, LA GIURGIU (50)
        - România – Bulgaria: 4–4
  - Lectură plăcută!

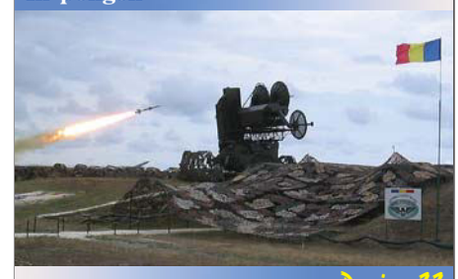
Aplicație NATO

Pagina 8

Reportaj

Pagina 18

În poligon



Pagina 22

Tehnică

Pagina 26

Remember

Pagina 36

SĂRBĂTORIREA ZILEI AVIAȚIEI ROMÂNE – 20 IULIE 2004

Evenimentul a fost marcat de ample activităţi, care au avut loc în ţară şi în principalele garnizoane de aviaţie de pe teritoriu, şi s-a bucurat de o atenţie deosebită din partea celor mai importante instituţii ale statului – Parlamentul, Preşedinţia, Guvernul –, precum şi a ministerelor, departamentelor, organizaţiilor şi asociaţiilor nonguvernamentale care au o strânsă legătură cu aeronautica română.

S-au desfăşurat acţiuni care au reliefat bogatele tradiţii ale aviaţiei noastre militare şi civile, drumul parcurs în direcţia afirmării şi modernizării, stadiul atins în diferite etape, situaţia actuală a aeronauticii naţionale, perspectivele reale ale dezvoltării acesteia, cooperarea cu structuri aviatice din alte ţări, prestigiul de care piloţii şi specialiştii români în domeniu se bucură în lume.

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, prezintă ministrului apărării naţionale, Ioan Mircea Paşcu, expoziţia "Aripi româneşti în memoria fotografiei"

Într-un cadru sărbătoresc, au fost prezentate **mesajele adresate de preşedintele României, Ion Iliescu**, **prim-ministrul Guvernului, Adrian Năstase, patriarhul Bisericii Ortodoxe Române, Prea Fericitul Părinte Teoctist**, precum şi **ordinul comun al ministrului apărării naţionale, Ioan Mircea Paşcu, şi al ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului, Miron Mitrea**.

De asemenea, au transmis mesaje **şeful Statului Major General, general dr. Mihail Popescu, şeful Statului Major al Trupelor Terestre, general-locotenent dr. Eugen Bădălan, şeful Statului Major al Forţelor Navale, contraamiral dr. Gheorghe Marin**.

Suita manifestărilor consacrate acestei zile a debutat în dimineaţa zilei de 16 iulie 2004, în plin centrul Capitalei, la Galeria Artelor din Palatul Cercului Militar Naţional, cu vernisajul unei interesante expoziţii, intitulată **"Aripi româneşti în memoria fotografiei"**, expoziţie concepută şi realizată de personalul redacţiei revistei *"CER SENIN"*. Au fost expuse peste 100 de fotografii relevante privind Forţele Aeriene Române, TAROM, ROMATSA, Aeroportul "Henri Coandă" – Otopeni, Aeroclubul României şi Autoritatea Aeronautică Civilă Română.

După cuvântul rostit de **şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina**, expoziţia, unică în ţară prin problematica şi ineditul ei, a fost deschisă publicului larg şi, timp de cinci zile, s-a bucurat de o mare atenţie din partea vizitatorilor bucureşteni şi din alte localităţi ale ţării.

La puţin timp după vernisaj, expoziţia a fost vizitată de ministrul apărării naţionale, Ioan Mircea Paşcu.

În dimineaţa aceleiaşi zile, sala de spectacole a Cercului Militar Naţional a găzduit simpozionul cu tema **"Aeronautica română – tradiţie şi afirmare universală"**, moderat de prof. dr. Valeriu Avram, şef de secţie la Muzeul Aviaţiei. Au prezentat comunicări, în ordinea expunerii, generalul-locotenent (r) Iosif Rus, preşedintele ARPIA, generalul-maior (r) Eugen Teodorescu, Viorel Manole, director general al ROMAERO, Sorin Stoicescu, director al Aviaţiei Civile, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene.

Cu viu interes a fost urmărită alocuţiunea **ministrului apărării naţionale, Ioan Mircea Paşcu**, care a venit special să adreseze cuvinte de laudă aviatorilor militari pentru modul în care îşi fac datoria faţă de ţară şi armată. Înaltul demnitar militar a evidenţiat contribuţia adusă de Forţele Aeriene la îndeplinirea dezide-

Aspect din timpul ceremonialului militar şi religios desfăşurat marţi, 20 iulie 2004, la Monumentul Eroilor Aerului, din Capitală

ratului naţional de integrare în structurile Nord-Atlantice şi, nu în ultimul rând, sprijinul acordat militarilor din celelalte categorii de forţe, participarea permanentă la transportul în teatrele de operaţii şi în zonele de menţinere a păcii a detaşamentelor de ostaşi români.

Sâmbătă, 17 iulie 2004, a avut loc un pelerinaj la "Mănăstirea Dintr-un Lemn", din localitatea Frâncești, judeţul Vâlcea, lăcaş de cult ortodox pentru închinare a aviatorilor şi marinarilor. A participat un grup de generali, ofiţeri, maiştri militari, subofiţeri şi salariaţi civili din Forţele Aeriene.

La "Mănăstirea Dintr-un Lemn"

În acest loc de adâncă meditaţie şi credinţă, unde îşi doarme somnul de veci unul din secretarii de stat ai Aerului şi Marinei, generalul Paul Teodorescu, s-a asistat la o slujbă religioasă şi s-a vizitat ineditul lăcaş. În predica ţinută de preotul bisericii, ca şi în cuvântul rostit de maica stareţă, au fost evidenţiate legăturile statornicite între aşezământul monahal şi Aviaţia Militară, sprijinul pe care mănăstirea l-a primit în decursul anilor de la Statul Major al Forţelor Aeriene.

În preziua momentului aniversar, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, a susţinut o conferinţă de presă, în cadrul căreia au fost prezentate principalele probleme care fac obiectul activităţilor din această categorie de forţe armate, aspecte ale noului serviciu, de Poliţie Aeriană, îndeplinit de Forţele Aeriene, participarea la exerciţiile şi aplicaţiile multinaţionale, la misiunile de transport din Afganistan, Irak şi din alte ţări.

Generali din Statul Major al Forţelor Aeriene aduc un binemeritat omagiu eroilor aeronauticii naţionale

...Piaţa în care domină Monumentul Eroilor Aerului a fost arhiplină în dimineaţa zilei de 20 iulie. Înalţi demnitari reprezentând instituţiile legislative şi executive ale statului, ataşaţi militari acreditaţi în România, generali şi ofiţeri superiori, activi şi în rezervă din toate categoriile de forţe armate, foşti comandanţi ai aviaţiei militare şi şefi ai aviaţiei civile, veterani de război, persoane din Statul Major al Forţelor Aeriene şi din instituţiile şi întreprinderile aviaţiei civile, precum şi un numeros public, au asistat la ceremonialul militar şi religios susţinut cu prilejul sărbătoririi Zilei Aviaţiei Române.

Din partea conducerii Ministerului Apărării Naţionale au fost prezenţi **Sorin Encuţescu** şi **dr. ing. Gheorghe Matache, secretari de stat, general dr. Mihail Popescu, şeful Statului Major General**.

După intonarea Imnului de Stat al României, au fost depuse coroane de flori.

În timpul ceremoniei, formaţii de elicoptere IAR-330 SOCAT, avioane IAR-99 Şoim însoţind o aeronavă C-130 Hercules, supersonice MiG-21 LanceR şi avioane sportive EXTRA-300L au evoluat deasupra mulţimii, stârnind admiraţia participanţilor.

Seria manifestărilor a continuat la sediul ROMAERO S.A. din Băneasa, unde s-a vizitat o expoziţie de tehnică militară, majoritatea constituind-o aeronave de luptă, de şcoală şi antrenament, precum şi sisteme din compunerea celorlalte arme din structura Forţelor Aeriene.

De un deosebit interes s-au bucurat avioanele C-130 Hercules, IAR-99 Şoim, MiG-21 LanceR, elicopterele IAR-330 SOCAT şi IAR-330 PUMA, amenajat MEDEVAC, la care vizitatorii au primit explicaţiile necesare din partea piloţilor şi tehnicienilor, au putut urca la bord pentru a vedea cât mai detaliat echipamentele şi aparatura din cabine.

Activităţi interesante s-au desfăşurat şi la Academia Forţelor Aeriene, la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene, în bazele aeriene.

Personalul din aceste instituţii şi unităţi a urmărit, alături de invitaţi, între care mulţi tineri, studenţi şi elevi, membri ai familiilor cadrelor militare, zborurile executate cu avioane şi elicoptere militare, lansări de paraşutişti, demonstraţii de zbor cu aeromodele, a vizitat expoziţiile organizate cu prilejul sărbătorii.

Au fost susţinute simpozioane şi expuneri tematice, au fost lansate lucrări despre aviaţia română apărute în ultima perioadă.

Cinstirea slujitorilor civili şi militari ai aripilor româneşti, a tuturor celor ce încadrează Forţele Aeriene ale ţării, a fost, şi în acest an, cu adevărat impresionantă.

Comandor (r)
PETRE BÂNĂ

ISTORIA... PRIVEŞTE ŞI ÎNAPOI

Schimbarea – iată un cuvânt care ne-a copleşit ades în ultima vreme. Schimbarea – iată un fenomen care, fie că îl accepţi, fie că îl refuzi, te cuprinde, te ia cu el, te duce mai departe. Schimbarea – iată un context care, vrei nu vrei, îţi impune valori noi, orizonturi noi, obiceiuri noi şi… te schimbă. Aşa că totul se schimbă. S-a schimbat în acest an şi ziua în care am sărbătorit Aviaţia Română. A apărut o iniţiativă, a apărut apoi o lege, şi Ziua Aviaţiei Române s-a sărbătorit de Sfântul Ilie, la 20 iulie. Şi nu la 17 iunie, cum se întâmpla până, inclusiv, în 2003.

Prin aceasta s-a reluat o frumoasă tradiţie interbelică. Pe vremea aceea, de Sfântul Ilie, aviatorii mari şi mici, tineri şi vârstnici, militari şi civili, se întâlneau oficial şi neoficial, mulţi sau puţini, în locuri… centrale sau te miri pe unde şi îşi cinsteau breasla, meseria, profesia, menirea.

Tot prin această schimbare şi aceeaşi lege, Forţele Aeriene Române… s-au aliniat celorlalte categorii de forţe armate care îşi sărbătoresc ziua de Sfântul Gheorghe (Forţele Terestre) şi, respectiv, de Sfânta Maria (Forţele Navale). Am putea spune că s-a ajuns la o anume normalitate.

Dar nu toată lumea este de acord cu ceea ce se întâmplă. O parte a aviatorilor susţin că, totuşi, ziua de naştere a aviaţiei în România a fost 17 iunie 1910 şi că, prin această schimbare, se ignoră importanţa momentului şi se minimalizează opera fără egal a genialului patriot român care a fost inginerul Aurel Vlaicu.

Pe de altă parte, când ne referim la domeniul militar, în legea recent apărută nu se regăsesc, ca atare, radiolocatoriştii, artileriştii şi rachetiştii sol-aer, camarazii aviatorilor militari întru ale luptei în văzduh.

Unii sunt de părere că şi la legea privind sărbătorirea Zilei Aviaţiei ar fi nevoie de instrucţiuni de aplicare. Sau, mai degrabă, va fi necesar ca, printr-o hotărâre internă, oamenii din armele omise de lege să-şi regăsească, şi din acest punct de vedere, identitatea profesională alături de cei cu care muncesc, alături de cei cu care luptă. Lucrurile trebuie făcute explicit, fără echivoc, paliativele fiind inoperante şi neonorante.

Cât priveşte cinstirea lui Aurel Vlaicu, nu-mi fac nici o grijă. Aviatorii români, militari sau civili, şi nu numai aviatorii, nu vor uita niciodată, nu pot uita vreodată, opera şi omul de la care începe cu adevărat aviaţia la noi. Alături de ceilalţi mari bărbaţi ai României, alături de ceilalţi mari eroi patrioţi, Aurel Vlaicu va rămâne simbolul victoriei noastre asupra gravitaţiei şi reperul veşnic al luptei pentru libertatea neamului!

Şi ar mai fi ceva de făcut în legătură cu această schimbare: limpezirea lucrurilor între cei vizaţi de sărbătorirea Zilei Aviaţiei Române. Cum “unde-i lege, nu-i tocmeală”, în fiecare an, la 20 iulie, vom fi alături toţi aviatorii, din toată ţara. De aceea s-ar cuveni ca factorii responsabili din instituţiile care beneficiază de activitatea aviatorilor, este vorba de vreo trei-patru ministere şi de câteva societăţi particulare, să-şi însuşească un protocol care să prevadă cine, ce şi cât face de Ziua Aviaţiei. Se pare că marinarii au o anume experienţă în acest sens. Altfel, schimbarea de care vorbeam la începutul rândurilor de faţă nu-şi atinge scopul. Şi nu este bine, fiindcă, după cum putem lesne înţelege din schimbarea la care ne referim, istoria mai… priveşte şi înapoi.

DUMITRU AMARIEI

SĂRBĂTOAREA PRESEI MILITARE

"CER SENIN" – la înălţimea standardelor NATO

Generalul dr. Mihail Popescu, şeful Statului Major General, şi colonelul Ion Petrescu, directorul Trustului de Presă al Armatei – amfitrionii Galei Jurnaliştilor Militari – ediţia 2004

Ziua Presei Militare din acest an a marcat împlinirea a 145 de ani de la apariţia, în 23 iulie 1859, a ziarului politic şi ştiinţific "OBSERVATORUL MILITAR".

Iată, istoria presei militare româneşti se aşterne pe o perioadă foarte importantă de timp în istoria Armatei Române moderne. Legat de acest lucru, în Ordinul ministrului apărării naţionale, dat cu prilejul sărbătoririi a 145 de ani de la înfiinţarea "Observatorului militar", găsim şi următoarea apreciere: **"răsfoind paginile presei militare româneşti tipărite în aproape un secol şi jumătate de existenţă, constatăm că jurnaliştii militari au fost cronicarii oştirii şi ai devenirii poporului român, militând cu arma cuvântului pentru independenţa, libertatea şi integritatea patriei"**.

Premiul
"STANDARD NATO"
de ZIUA PRESEI MILITARE
Se acordă
Redacţia „Cer senin"
La Ediţia a patra a Galei Jurnaliştilor Militari - 23 iulie 2004 pentru
grafica modernă şi conţinutul tematic, corespunzătoare standardelor euro-atlantice
ale publicaţiei periodice editate de Statul Major al Forţelor Aeriene.
DIRECTOR AL TRUSTULUI DE PRESĂ AL MINISTERULUI APĂRĂRII NAŢIONALE
Colonel dr. Ion PETRESCU
DIRECTOR ADJUNCT AL TRUSTULUI DE PRESĂ AL MINISTERULUI APĂRĂRII NAŢIONALE
Colonel Grigore RADOSLAVESCU
Seria D nr. 37

Această frază, precum întregul text al Ordinului, constituie reflexul relevant al evaluării de către conducerea Armatei Române a combatanţilor din... tranşeele cuvântului scris sau vorbit, imaginii foto, cinema sau de televiziune, din aliniamentele analizei, sintezei şi ideii. Oricând şi oriunde, presa militară a fost alături de Armata Română, la bine şi la greu, parcurgând, o dată cu instituţia pe care o slujeşte, o istorie complicată, delicată, controversată (uneori), dar o istorie a gloriei şi onoarei, a servirii interesului naţional.

În ultimii ani, presa militară românească a dus o adevărată ofensivă pentru restructurarea şi modernizarea organismului militar, pentru asimilarea valorilor noi, euro-atlantice, şi, în final, pentru accederea Armatei Române, a statului român în NATO. În acţiunea aceasta, densă, susţinută, permanentă, presa militară s-a arătat ca o forţă coerentă, capabilă ea însăşi de schimbare şi modernizare, de asumare a unor misiuni dificile, complexe.

Publicaţia ***"CER SENIN"***, cu cinci ani de la apariţie, dar cu tradiţie consistentă, de durată, se regăseşte în istoria presei militare cu toate datele sale. Preluând o operă aparte, începută în 1921 de revista "Aeronautica română", continuată de "Aviaţia", "Aripi noi", "Şoimii patriei" şi "De veghe", revista de astăzi a Forţelor Aeriene Române este una deosebită, modernă ca tematică, stil şi realizare tehnică, la nivelul oricărei publicaţii de prestigiu din ţară sau din străinătate. Graţie efortului pe care îl face structura editor – Statul Major al Forţelor Aeriene – revista ***"CER SENIN"*** s-a impus ca un reper publicistic de prestigiu, reprezentativ pentru o categorie de forţe armate de elită. Cultivând tradiţiile aeronautice naţionale, unele dintre cele mai bogate din lume, precum şi tradiţiile aviaţiei militare româneşti, revista noastră relevă, în acelaşi timp, actualitatea din Forţele Aeriene Române, efortul militarilor din toate armele – artilerie şi rachete sol-aer, radiolocaţie şi aviaţie – pentru realizarea rapidă şi completă a integrării în NATO.

Preocupările şi realizările redacţiei ***"CER SENIN"*** au fost recepţionate şi apreciate atât de cititori, cât şi de colegii de breaslă. Astfel, cu prilejul sărbătoririi Zilei Presei Militare, în 2003, Trustul de Presă al Armatei a acordat Statului Major al Forţelor Aeriene premiul "FORŢA ACTIVĂ" pentru **"editarea celui mai bun periodic al unei categorii de forţe armate – revista <<CER SENIN>>"**. La împlinirea a cinci ani de existenţă, Trustul de presă al Armatei a acordat redacţiei publicaţiei ***"CER SENIN"*** o diplomă de excelenţă pentru **"consecvenţa, talentul şi spiritul de echipă cu care promovează valorile Forţelor Aeriene Române în contextul integrării României în Alianţa Nord-Atlantică"**.

Pentru ca, recent, la Gala Jurnaliştilor Militari, în iulie 2004, redacţia ***"CER SENIN"*** să primească premiul "STANDARD NATO" pentru **"grafica modernă şi conţinutul tematic, corespunzătoare standardelor euro-atlantice ale publicaţiei periodice editate de Statul Major al Forţelor Aeriene"**.

Sunt toate acestea dovezi că strădaniile personalului redacţiei ***"CER SENIN"*** s-au concretizat în rezultate meritorii şi că drumul pe care se merge este cel bun.

DUMITRU AMARIEI

Comandorul Victor Strâmbeanu: "Vrem să arătăm, încă o dată, că NATO se poate bizui pe noi!"

"NATO AIR MEET 2004"

FORŢELE AERIENE ROMÂNE PARTICIPĂ LA PRIMUL EXERCIŢIU NATO DE AMPLOARE DUPĂ PRIMIREA ŢĂRII NOASTRE ÎN ALIANŢA NORD-ATLANTICĂ

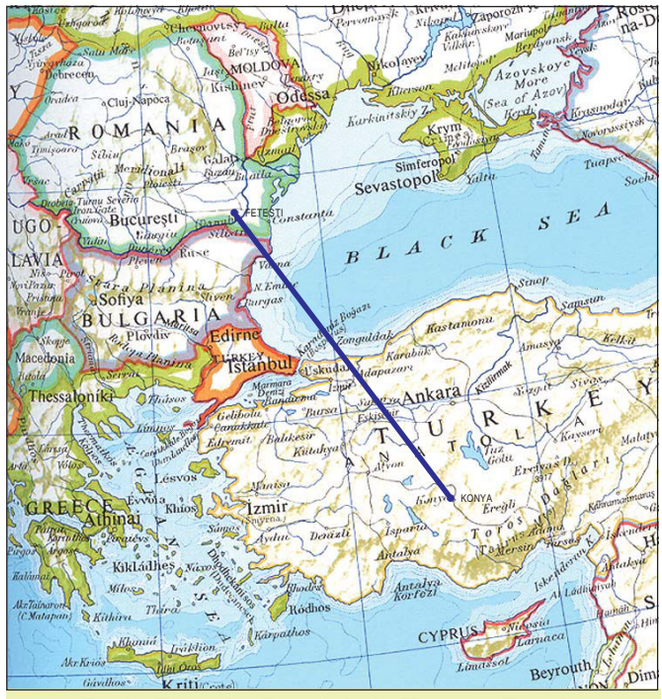
"NATO Air Meet 2004" este primul exerciţiu de anvergură la care Forţele Aeriene Române participă după ce ţara noastră a devenit membru NATO. Dintre statele care au aderat în 2004 la Alianţa Nord-Atlantică, România este singurul care participă la acest exerciţiu cu forţe şi mijloace militare. Scopul exerciţiului îl constituie antrenarea piloţilor în condiţii cât mai apropiate de cele ale unei operaţii reale şi creşterea nivelului de interoperabilitate al ţărilor nou aderate la Alianţă, în conformitate cu procedurile specifice.

Forţele Aeriene Române au deplasat în zonă trei aeronave MiG-21 LanceR, două elicoptere IAR-330 SOCAT şi un avion de transport C-130 Hercules. Pe lângă personalul navigant şi tehnic, partea română asigură stat-majorişti care îndeplinesc rolul de observatori. Detaşamentul nostru este condus de comandorul Victor Strâmbeanu, comandantul Bazei 86 Aeriană.

Gazda exerciţiului, la care participă reprezentanţi din 18 ţări, este Baza Aeriană Konya, din Turcia. Primele două zile ale exerciţiului, planificat pentru perioada 01–17 septembrie 2004, au fost alocate unui atelier de lucru pe tema desfăşurării Operaţiilor Aeriene Combinate pentru noii membri NATO. În ceea ce priveşte concepţia exerciţiului, el se desfăşoară după scenarii tactice complexe, într-un mediu exclusiv NATO, în teren necunoscut, în condiţiile unei situaţii aeriene dense, concomitent cu simularea utilizării mijloacelor de apărare aeriană cu bază la sol. Activitatea este concepută ca "exerciţiu aerian cu dublă partidă", în care o parte din forţele participante acţionează ca Forţă de Răspuns NATO (Blue Forces – 75 la sută din aeronave) într-un teatru de operaţii, iar ceilalţi participanţi (Red Forces) simulează adversarul aerian.

Componenta aeriană română acţionează numai în cadrul formaţiilor de zbor aparţinând Blue Forces, aeronavele MiG-21 LanceR executând misiuni de apărare aeriană, iar elicopterele IAR-330 SOCAT misiuni de căutare-salvare în luptă.

"Suntem conştienţi că participăm la un exerciţiu deosebit de important, care constituie, pentru noi, adevăratul botez al focului, cum se spune, ca membri cu drepturi depline ai Alianţei Nord-Atlantice. Ne-am pregătit cu seriozitate şi răspundere pentru <<NATO Air Meet 2004>> şi suntem hotărâţi să ne demonstrăm din plin priceperea şi experienţa acumulate în anii şi misiunile de parteneriat, disciplina, profesionalismul şi spiritul de cooperare cu ceilalţi aliaţi. Vrem să arătăm, încă o dată, că NATO se poate bizui pe noi!" – a declarat, la plecarea spre Konya, comandorul Victor Strâmbeanu.



De la Feteşti – România la Konya – Turcia, detaşamentul Forţelor Aeriene Române parcurge un traiect pentru prima dată sută la sută NATO

MiG-21 LanceR – un redutabil... luptător în Blue Forces

Rachetiştii sol-aer în aplicaţie

„BÂRSA - 2004"

La Regimentul 11 Rachete Sol-Aer „HOREA", s-a desfăşurat o aplicaţie cu trupe, vizând acţiunile de luptă specifice subunităţilor de rachete sol-aer, în vederea apărării antiaeriene a unui obiectiv economico-militar.

Aplicaţia „BÂRSA-2004" a prilejuit testarea pregătirii de specialitate a echipei de luptă şi a nivelului de instruire al subunităţilor de rachete sol-aer. S-au urmărit cu precădere capacitatea de trecere în scurt timp la îndeplinirea misiunilor încredinţate, managementul pregătirii acţiunilor de luptă şi eficacitatea acestora.

Comandantul regimentului, colonelul Silviu Dimitriu, consideră că aplicaţia a fost un succes, apreciind în mod deosebit coeziunea echipei de luptă, atât de necesară într-un divizion de rachete sol-aer.

Procedurile de lucru adoptate, ineditul situaţiilor create, precum şi modul de acţiune al celor implicaţi au condus la ideea că, într-adevăr, recenta aplicaţie „BÂRSA -2004" a reprezentat o reuşită, cu rezultate atât imediate, asupra nivelului instruirii practice, cât şi pe termen lung, în ceea ce priveşte misiunile pe care regimentul le va avea de îndeplinit.

Locotenent D. BĂLAN

ŞEFUL STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE – ÎN S.U.A.

În perioada 26 – 31 iulie 2004, o delegaţie militară română, condusă de generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, a efectuat o vizită în Statele Unite ale Americii, la invitaţia generalului John P. Jumper, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene ale S.U.A. (USAF). Pe întreg parcursul vizitei, delegaţia română a fost însoţită de generalul-locotenent Arthur J. Lichte, adjunctul şefului USAFE, şi de ataşatul militar american în România, colonelul Richard G. McClellan.

Vizita a debutat cu primirea delegaţiei române de către generalul-locotenent Michael Dunn, preşedintele Universităţii Naţionale de Apărare a S.U.A., şi de către ambasadorul Johnnie Carson, vicepreşedintele instituţiei. Cu acest prilej, la sediul Universităţii Naţionale de Apărare a avut loc un ceremonial, în cadrul căruia generalul-locotenent Gheorghe Catrina, absolvent al prestigioasei instituţii americane, a fost inclus în **"Galeria Personalităţilor Distinse"**, în semn de apreciere a rezultatelor foarte bune obţinute pe timpul perioadei de studiu.

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române, împreună cu generalul John P. Jumper, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene ale S.U.A.

Pe timpul vizitei, delegaţia română a fost primită, la Pentagon, de către şeful Statului Major al Forţelor Aeriene ale S.U.A., generalul John P. Jumper, şi de membri din staff-ul acestuia. Primirea a fost precedată de ceremonialul de la Baza Aeriană Bolling, din Washington D.C., în cadrul căruia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene Române, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, i s-a conferit medalia cu eşarfă "Legiunea de Merit", în rang de comandor, "pentru merite deosebite în dezvoltarea noului sistem de comandă-control aerian şi a capacităţii de transport aerian ale României". Pe timpul primirii la Pentagon, generalul-locotenent Gheorghe Catrina a înmânat generalului John P. Jumper scrisoarea privind acceptarea de către Forţele Aeriene Române a iniţierii procedurilor preliminare pentru programul MPEP (Military Personnel Exchange Program – Programul pentru Schimburi de Personal Militar).

Programul delegaţiei militare române a inclus, de asemenea, vizite la Baza Aeriană Little Rock, din statul Arkansas, la Centrul de Antrenament Aerian (AAC), dispus în Baza Aeriană Eglin – Florida, la Baza Aeriană Mac Dill – Florida şi la Centrul Donaldson al firmei Lockheed Martin, unde a fost prezentat avionul de transport C-130 H cu numărul 6191, care va intra în dotarea Forţelor Aeriene Române începând cu anul 2005.

Dialogurile purtate cu partea americană pe timpul vizitei delegaţiei militare române în S.U.A. au relevat bunele raporturi de colaborare dintre SMFA şi USAF, precum şi faptul că, la nivelul Pentagonului şi al USAF, se recunoaşte progresul înregistrat în reforma structurală a Forţelor Aeriene Române, importanţa participării României, ca aliat, atât din punct de vedere politic, cât şi ca forţă militară profesională, eficientă în lupta antiteroristă, precum şi progresul tehnologic înregistrat în categoria noastră de forţe.

BAZA 90 TRANSPORT AERIAN:

ZBORURI INTENSE

Şi luna august a fost pentru aviatorii Bazei 90 Transport Aerian o perioadă de activitate intensă.

Pe lângă zborurile de instrucţie şi cele cu destinaţie specială, un număr important de misiuni s-au executat cu aterizare în localitatea Tallil, în Irak.

Numai în primele 10 curse, cu aeronavele C-130 Hercules, au fost transportate 21 tone marfă şi 363 militari cu armamentul şi muniţia din dotare. S-au executat 142 ore de zbor, acoperindu-se o distanţă totală de 53.000 km şi consumându-se circa 250 tone combustibil. Singurul incident apărut pe parcursul acestor misiuni a fost o defecţiune la un motor, incident care s-a remediat în teatru, un avion AN-26 ducând acolo, în cel mai scurt timp, piesele de schimb necesare.

La comanda echipajelor celor două avioane C-130 Hercules, care au asigurat transporturile, s-au aflat, ca şi în alte rânduri, piloţi cu o mare experienţă, recunoscuţi, ca şi cei ce le-au fost secunzi, navigatori, tehnici de bord, specialişti cu centrajul, pentru modul în care au îndeplinit multe alte misiuni în Irak şi Afganistan: comandorul Gabriel Stroe, căpitan-comandorii Viorel Tănase, Gheorghe Lupeş, locotenent-comandorii Virgil Ion, Iulian Iancu, Ninel Grigore, Mihai Roşca. Menţionăm că o misiune dus-întors la Tallil – Irak presupune aproximativ 13 ore de zbor, pe o distanţă de circa 5.300 kilometri.

De bune aprecieri s-au bucurat şi misiunile efectuate de avioanele AN-26, care i-au avut comandanţi pe locotenent-comandorii Lucian Marinescu şi Radu Popescu, instructori de zbor în toate condiţiile şi piloţi clasa 1. Una dintre misiuni s-a efectuat în Olanda, la Eindhoven, unde au transportat militari trimişi la un stagiu de pregătire pentru misiuni NATO, iar cealaltă a avut un caracter cu totul şi cu totul inedit. La bord s-au aflat 30 de copii din Pristina (Kosovo), cu vârste între 8–13 ani, care au fost invitaţi de Ministerul Apărării Naţionale să petreacă o parte din vacanţă în România.

După cum au declarat, ei nu vor uita niciodată vizita în România, pentru frumuseţile locurilor vizitate, modul cum au fost primiţi şi trataţi, precum şi pentru faptul că primul lor zbor în viaţă l-au făcut cu un avion militar aparţinând Forţelor Aeriene Române.

După 60 de ani

Conducerea Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război în timpul depunerii coroanelor de flori la Monumentul Ostaşilor Români

La iniţiativa Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război, cu sprijinul Preşedinţiei, Guvernului, Ministerului Apărării Naţionale şi Ministerului Administraţiei şi Internelor, în Capitală şi în ţară s-au desfăşurat o seamă de activităţi prin care a fost marcată împlinirea a şase decenii de la actul înfăptuit la 23 august 1944, când România s-a desprins din Axă, a rupt alianţa cu Germania nazistă şi s-a alăturat, cu toate forţele, coaliţiei Naţiunilor Unite.

La evenimentul istoric petrecut cu 60 de ani în urmă, Forţele Aeriene Române au participat cu toate categoriile de arme. O contribuţie deosebită la apărarea Capitalei, a celorlalte obiective din ţară şi nimicirea trupelor hitleriste de pe întreg teritoriul au avut-o unităţile de aviaţie.

În perioada 23–31 august 1944, aviaţia militară a executat 126 misiuni cu 336 ieşiri-avion, realizând 451 ore de zbor.

Jertfele aviaţiei noastre în acele lupte s-au ridicat la 661 de militari morţi şi răniţi, din care 157 din cadrul personalului navigant. Au fost distruse 30 aeronave la sol şi patru doborâte în lupte aeriene.

La manifestările organizate cu prilejul aniversării a 60 de ani de la istoricul act din 23 august 1944, onorate de prezenţa preşedintelui României, Ion Iliescu, a fostului suveran, regele Mihai I, a primului ministru, Adrian Năstase, preşedinţilor celor două camere ale Parlamentului, a numeroase personalităţi politice, militare, oameni de ştiinţă şi cultură, ziarişti, a fost omagiat eroismul ostaşilor români în acele lupte, inclusiv al combatanţilor din Forţele Aeriene. O parte din aceştia s-au aflat la adunarea festivă de la Universitatea Naţională de Apărare, la ceremonialurile care au avut loc la Mormântul Soldatului Necunoscut, Monumentul Ostaşilor Români, la Palatul Cotroceni.

Un detaşament de foşti luptători, în ţinută militară, în frunte cu preşedintele Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război, generalul (r) Marin Badea Dragnea, a defilat în faţa Monumentului Eroilor din cel de-al doilea război mondial. (PETRE BÂNĂ)

START SPRE ZĂRILE AFIRMĂRII

O nouă serie de piloţi militari "a decolat" de la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene spre unităţile de luptă.

Timp de un an, cei 42 de tineri sublocotenenţi care, după absolvirea Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă" şi-au continuat studiile şi pregătirea practică, în zbor şi la sol, la Boboc, şi-au însuşit deprinderile şi competenţele necesare luptătorilor aerieni.

Prin rezultatele obţinute la pregătirea militară generală şi de specialitate, parcurgând cele două module din planul de învăţământ, ei au dovedit, la examenele periodice şi cele finale, că pot face faţă noilor parametri de performanţă în bazele aeriene în care au fost repartizaţi.

Prezent la festivitatea terminării Şcolii de Aplicaţie, generalul de flotilă aeriană Fănică Cârnu a exprimat consideraţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, faţă de prima serie de aviatori militari brevetaţi de la accederea României în NATO, convingerea că în procesul de reînnoire a sistemului militar, care se bazează şi pe tinereţea şi priceperea celor 42 de sublocotenenţi confirmaţi în arma aviaţie, specialitatea militară "piloţi pe aeronave cu motoare reactive", ei se vor situa la înălţimea exigenţelor actuale.

Mulţumind tuturor celor care au contribuit la reuşita împlinirii lor profesionale, sublocotenentul Gabriel-Nicuşor Udrescu, primul clasat din serie, a dat glas hotărârii, ambiţiei lui şi a colegilor lui de a reuşi pe deplin în cariera pe care şi-au ales-o, precum şi în viaţă.

Locotenent-comandor ŞTEFAN ŢIGĂU

CONFRUNTARE ÎN AER... ŞI PE USCAT

Paraşutiştii din Forţele Aeriene învingători într-un interesant concurs

Echipa de ofiţeri instructori cu paraşutajul a Statului Major al Forţelor Aeriene, condusă şi antrenată de căpitan-comandorul Adrian Poponete, a realizat un succes de prestigiu: câştigarea trofeului şi a Cupei Concursului militar aplicativ "Memorial general Grigore Baştan".

Desfăşurată în două etape, în condiţii deosebit de grele, competiţia s-a bucurat şi de participarea celor mai buni paraşutişti din Statul Major al Forţelor Terestre şi Statul Major al Forţelor Navale (scafandrii).

Echipe formate din câte cinci paraşutişti au fost lansate dintr-un avion AN-2, de la 600 metri, în zona Buzăului, cu paraşute BG-7, inventate de cel care a fost unul dintre cei mai mari paraşutişti ai ţării, generalul Grigore Baştan.

Echipele aveau obligaţia să aterizeze într-un teren delimitat 100 x 200 metri. Locotenent-comandorul Mircea Elenin, autor a peste 2.500 de salturi, un adevărat performer, care a dirijat echipa Statului Major al Forţelor Aeriene, a vizat foarte bine spaţiul în care urmau să acţioneze şi şi-a îndrumat foarte bine coechipierii. După modul în care s-au grupat la aterizare, cei cinci ofiţeri din Forţele Aeriene au dovedit că se puteau încadra perfect în barem şi în cazul în care ar fi trebuit s-o facă într-un teren de 50 x 50 m.

A urmat apoi strângerea paraşutelor în cea mai mare viteză, acordarea primului ajutor unui "rănit" din cadrul echipei şi deplasarea acestuia pe o distanţă de 100 de metri. Participanţii au efectuat toate acestea având asupra lor armamentul, echipamentul de luptă şi paraşutele proprii, precum şi paraşuta şi armamentul "rănitului".

După ce au lăsat paraşutele şi "rănitul" a fost reechipat pentru luptă, a urmat o altă deplasare, de peste 250 de metri, la capătul căreia, într-un cerc cu raza de trei metri, la 30 de metri distanţă, trebuiau să arunce câte două grenade de mână ofensive. Orice abatere însemna 5 minute penalizare.

O dată reunită, echipa a început o deplasare rapidă, cu armamentul şi echipamentul de luptă asupra-i, cale de 1.500 metri. Urma aprinderea unui foc cu materiale din zonă, fără a folosi bricheta sau chibriturile. Lentila de la binoclu le-a fost de mare ajutor. Dacă nu aprindeau focul în cinci minute, penalizarea era de 10 minute.

După o altă deplasare, de circa 700 metri, au trecut pista cu obstacole. Ratarea unui obstacol – penalizare cinci minute. Dar acest lucru nu s-a întâmplat. La ei, la ai noştri.

Şi, din nou, în ritm accelerat, alţi 3 kilometri străbătuţi, la capătul cărora era un alt punct de control. Misiunea era de a aplica o încărcătură pirotehnică pe un stâlp de beton. S-a verificat modul de aplicare, s-a verificat posibilitatea funcţionării. Eficienţa acţiunii, în două cuvinte.

Cu alţi doi kilometri care i-au stors de vlagă până la final, întregul parcurs cu aplicaţii militare a măsurat circa şapte kilometri. Au ajuns la timp şi fără penalizări.

Antrenamentele efectuate în comun câteva zile în păduri şi în munţi le-au fost de mare folos, deoarece ei numai astfel au devenit o echipă, fiecare fiind ofiţer cu paraşutajul la câte o bază aeriană sau instituţie de învăţământ.

Echipa care a realizat această performanţă demnă de toată lauda a fost compusă din locotenent-comandorii Mircea Elenin, Ion Iordănoaia, căpitanul Lucian Moldovan, locotenentul Mircea Ţibu şi sublocotenentul Mihai Deaş.

Trofeul transmisibil şi cupa concursului au fost înmânate antrenorului, căpitan-comandorul Adrian Poponete, paraşutist clasa 1 din 1986 şi instructor cu paraşutajul în Statul Major al Forţelor Aeriene.

PETRE BÂNĂ

"TEAM DACIA 2004"

În luna septembrie a.c., timp de două săptămâni, se desfăşoară antrenamentul de zbor în comun româno-american "TEAM DACIA 2004". În cadrul activităţii vor fi implicaţi, din partea americană, 45 de militari şi o aeronavă C-130 Hercules, iar din partea română – 32 de militari, şase avioane MiG-21 LanceR, o aeronavă C-130 Hercules, un elicopter IAR-330 Puma şi un elicopter IAR-330 SOCAT.

Antrenamentul este destinat instruirii în comun a piloţilor români şi americani în executarea misiunilor de interceptare, lansări de containere, precum şi a procedurilor de alimentare sau înarmare la punct înaintat, procedurilor de aterizare cu utilizarea sistemelor de vedere pe timp de noapte (NVG). Pentru creşterea gradului de complexitate al antrenamentului, vor fi utilizate mai multe baze aeriene şi aerodromuri.

C-130 Hercules – un veritabil simbol al Forţelor Aeriene ale SUA

"COOPERATIVE SAREX 2004" –

Conferinţa principală de planificare

Elicopterul Forţelor Aeriene Române IAR-330 Puma echipat pentru misiuni de evacuare aero-medicală

Baza Aeriană Szolnok, Ungaria, va fi gazda exerciţiului aerian real "COOPERATIVE SAREX 2004". În cadrul Conferinţei principale de planificare, recent desfăşurată, s-a stabilit şi definitivat lista cu cele mai importante activităţi ce vor fi parcurse şi a fost finalizat programul de zbor. S-a discutat, totodată, conţinutul Protocolului Adiţional privind cooperarea între Forţele Aeriene Române şi Forţele Aeriene Ungare pe probleme de căutare-salvare (SAR) şi evacuare medicală (MEDEVAC), ce va fi semnat în cadrul exerciţiului. Protocolul de bază a fost semnat în 17 octombrie 2002, la Arad.

Ca şi în 2003, organizatorii au apreciat implicarea profesională a militarilor români în dezvoltarea scenariului exerciţiului, stabilirea componentei comandă-control, alegerea unor misiuni cât mai complexe.

Forţele Aeriene Române vor participa la "COOPERATIVE SAREX 2004" cu două elicoptere IAR-330, echipate în varianta MEDEVAC, şi cu un detaşament format din 20 de militari.

"LONE CHEETAH 2004"

După cum se ştie, în anul 2003 s-a desfăşurat cu succes antrenamentul de zbor în comun româno-britanic "LONE KITE". Ca o continuare a schimbului de experienţă româno-britanic, în septembrie a.c. se va desfăşura antrenamentul de zbor "LONE CHEETAH". Delegaţia britanică, însoţită de locotenent-comandorul Keith Marshall, adjunctul ataşatului apărării al Marii Britanii la Bucureşti, va fi formată din 120 de militari, ce vor deservi opt avioane Jaguar, o aeronavă VC-10 şi două aeronave de transport C-130 Hercules.

Jaguar – înarmat... până în dinţi

Statul Major al Forţelor Aeriene Române va participa la antrenament cu un detaşament format din 150 de militari, 10 avioane MiG-21 LanceR, un elicopter IAR-330 echipat în varianta MEDEVAC, un avion AN-24 şi un elicopter IAR-330H.

"LONE CHEETAH 2004" va testa şi perfecţiona abilităţile piloţilor români şi britanici în executarea misiunilor de interceptare şi însoţire, trageri şi bombardament, proceduri de aterizare-decolare şi deservire încrucişată, conform standardelor NATO.

Experţi ONU la Capu Midia

VIZITA UNEI DELEGAŢII UNMOVIC

În baza unui protocol România – Naţiunile Unite, în perioada 16 – 28 august 2004, o delegaţie de experţi ONU, condusă de Jaques Grunenwald, din cadrul UNMOVIC (United Nations Monitoring Verification and Inspection Commission – Comisia Naţiunilor Unite pentru Monitorizare, Verificare şi Inspecţie), a participat la activităţile de pregătire şi executare a tragerilor de luptă cu sisteme SA-2. Coordonatorul activităţii şi însoţitorul permanent al delegaţiei a fost locotenent-colonelul Teodor Blaga, şeful biroului planificare logistică artilerie şi rachete sol-aer din Statul Major al Forţelor Aeriene.

Sistemul de rachete SA-2

În cadrul vizitei, au fost urmărite şi dezvoltate următoarele teme: compunerea şi regimurile de funcţionare ale staţiei de radiolocaţie şi dirijare; compunerea şi funcţionarea instalaţiilor de lansare şi a maşinilor de transport şi încărcare a rachetelor; compunerea, funcţionarea şi mentenanţa rachetelor aferente sistemului SA-2; compunerea şi modul de utilizare a mijloacelor de flux tehnologic în procesul verificării şi pregătirii rachetelor pentru trageri; compunerea şi modul de utilizare a completelor de prelevare a eşantioanelor de oxidant şi carburant destinate analizelor chimice; comportarea rachetelor pe timpul zborului dirijat, pe baza unor filme realizate cu ocazia tragerilor de luptă şi experimentale; metode de dirijare a rachetelor şi măsuri de siguranţă implementate în sistem. Delegaţia UNMOVIC a fost interesată în mod deosebit de posibilităţile de utilizare ca atare sau după modificări de mică anvergură ale sistemului SA-2 în tragerile sol-sol cu bătaie substanţial mărită faţă de raza de acţiune în tragerile sol-aer.

Experţii ONU şi-au manifestat mulţumirea pentru colaborarea fructuoasă cu specialiştii români, apreciind că activitatea a constituit o completare substanţială a celei similare desfăşurate în 2003, şi au estimat că le vor fi de un real folos în procesul eficientizării activităţii specifice a UNMOVIC.

În acelaşi timp, activitatea din Poligonul Capu Midia a oferit un prilej pentru demonstrarea nivelului ridicat de pregătire în domeniu al specialiştilor din Forţele Aeriene, în general, al celor din Brigada 1 Rachete Sol-Aer, în special, precum şi oportunitatea de reafirmare a unei imagini pozitive a Armatei Române în faţa unor organisme internaţionale de cea mai largă reprezentativitate.

Rezultate foarte bune

LA EXAMENUL DE OBŢINEREA/MENŢINEREA TITLULUI DE SPECIALIST CLASA 1

în arma artilerie şi rachete sol-aer

În perioada 16 – 20 august 2004, în Poligonul Forţelor Aeriene de la Capu Midia s-a desfăşurat examenul anual pentru obţinerea/menţinerea titlului de specialist clasa 1 în arma artilerie şi rachete sol-aer. La examen s-au prezentat 91 de candidaţi – 17 ofiţeri, 42 de maiştri militari şi subofiţeri şi 32 de militari angajaţi pe bază de contract –, provenind din unităţile Statului Major al Forţelor Aeriene.

Ca şi în anii precedenţi, rezultatele examenului au fost foarte bune: toţi candidaţii care s-au prezentat la testare şi-au menţinut, respectiv au obţinut, clasa 1 de calificare în specialitatea respectivă. La specialitatea rachete şi artilerie antiaeriană cei mai buni s-au dovedit a fi căpitanul Romeo Tudorii (media generală: 9,83), locotenent-comandate de locotenent-colonelul Nicolae Ştefănescu şi căpitanul Marcel Ile.

Candidaţii au susţinut patru probe obligatorii: una teoretică, constând într-un dificil test docimologic (tip grilă), şi trei probe practice, dintr-un set mai larg, acoperind principalele sisteme din fiecare specialitate. Nota minimă pentru testul teoretic a fost 8, iar media celor trei probe practice – 8,50. Şeful comisiei de examinare a fost colonelul Virgil Gherghe, şeful biroului instrucţie artilerie şi rachete sol-aer din cadrul colonelul Ion Dihoiu (9,67), locotenentul Sergiu Popescu (9,42) şi sergentul-major Saihan Refigen (9,50). La specialitatea artilerie antiaeriană, media generală cea mai mare a obţinut-o maistrul militar Ion Chivulescu (9,50), iar la specialitatea rachete sol-aer – maistrul militar Aurelian Dumitrescu (9,67). Dintre militarii angajaţi pe bază de contract s-au remarcat caporalii Mircea Paraschiv (9,08), Fănel Nica (9,08) şi Mircea Bombea (9,08). Felicitări tuturor!

APLICAŢIE CU TRUPE ŞI TRAGERI DE LUPTĂ

Timp de trei săptămâni, în Poligonul Forţelor Aeriene Capu Midia a avut loc o aplicaţie cu trupe şi trageri de luptă, la care au participat artileriştii antiaerieni din divizioanele comandate de locotenent-colonelul Nicolae Ştefănescu şi căpitanul Marcel Ile. Tragerile s-au executat pe timp de zi, cu tunuri de calibru 57 mm, şi au constat în lovirea unei ţinte reprezentând un avion radiodirijat.

Beneficiind de condiţii optime de antrenament, cât şi de cazare şi hrănire, artileriştii antiaerieni şi-au probat din nou ambiţia şi profesionalismul, obţinând, aşa cum ne-au obişnuit, calificativul FOARTE BINE. O menţiune în plus pentru bateriile comandate de căpitanii RomeoTudorii şi Cătălin Voicu, care şi-au îndeplinit misiunea cu minimum de proiectile. La sfârşitul aplicaţiei, toţi participanţii s-au bucurat de bunele aprecieri ale conducerii Poligonului, pe de o parte, ale Statului Major al Forţelor Aeriene, pe de altă parte.

Maior LAURENŢIU ILAŞCO

La Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene

START ÎN NOUL AN DE ÎNVĂŢĂMÂNT

Miercuri, 1 septembrie a.c., absolvenţii Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă" promoţia 2004 au început cursurile Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene, de la Boboc. Tinerii sublocotenenţi (între care se află şi ofiţeri din Republica Moldova) vor parcurge Cursul de bază pentru următoarele specialităţi: aviaţie navigaţi; meteorologie; rachete şi artilerie antiaeriană; radiolocaţie.

Pentru fiecare specialitate, cursurile sunt organizate pe câte două module. În cadrul primului modul se studiază materii din trunchiul de discipline: pregătire militară generală; metodică şi psiho-pedagogie; specialitate. Cel de-al doilea modul este destinat aprofundării disciplinelor specifice fiecărei arme. De asemenea, cursanţii vor parcurge un număr însemnat de teme destinate învăţării terminologiei militare NATO (în limba engleză), precum şi ore de educaţie fizică şi sport.

Ca şi până acum, accentul se va pune pe activităţile practice, cu precădere pentru ofiţerii de aviaţie naviganţi, care dispun de un program intens de zbor şi de instruire la sol. Pentru toate specialităţile, şcoala oferă o bază tehnico-materială modernă şi eficientă, laboratoare spaţioase, reţea de calculatoare, biblioteci pe profil, material didactic selecţionat. Cursanţii vor beneficia, de asemenea, de comandanţi şi instructori excelent pregătiţi, de cadre didactice de înaltă ţinută profesională şi morală. Şi, nu în ultimul rând, şcoala le oferă viitoarelor cadre ale Forţelor Aeriene Române condiţii optime de cazare, hrănire şi petrecere a timpului liber.

În laboratorul şcolii

Începând cu acest an de învăţământ, în cadrul Şcolii de Aplicaţie de la Boboc se vor pregăti şi maiştrii militari şi subofiţerii pentru Forţele Aeriene, care până acum se instruiau la Mediaş, şcoala lor mutându-se cu întreaga infrastructură în cazarma noastră.

Locotenent-comandor MARIUS-ADRIAN NICOARĂ

Formaţia de acrobaţie aeriană a Elveţiei

ROYAL INTERNATIONAL AIR TATTOO 2004

Royal International Air Tattoo (RIAT) este cel mai mare miting aerian care se organizează în Europa, mai precis la Baza Aeriană Fairford, Marea Britanie. Şi în 2004, ca de altfel în fiecare an, la RIAT au fost prezentate mai mult de 200 de aeronave moderne, alături de cele de epocă, reprezentând forţele aeriene din întreaga lume.

Principalele teme ale RIAT 2004 au fost *"100 de ani de la încheierea Acordului Franco-Britanic"*, *"50 de ani de la primul zbor al unui avion C-130 Hercules"*, *"A 60-a aniversare a debarcării din Normandia"* şi *"30 de ani de la primul zbor cu avionul Hawk"*.

Obiectivul principal al acestui eveniment aviatic este de a strânge bani în sprijinul Fundaţiei Benevolent a Forţelor Aeriene ale Marii Britanii. În condiţiile în care preţul biletului de intrare pentru acest an a fost de 55 de dolari, la care se mai adăugau 30 de dolari pentru cei care doreau să obţină poze ale avioanelor de la locul de decolare, s-ar putea crede că un astfel de eveniment aviatic asigură succesul financiar. Totuşi, conform calculelor organizatorilor, pentru a se obţine un profit, RIAT trebuie să fie vizitat de 200.000 de spectatori. În 2004 au fost doar 168.000 de spectatori, conform site-ului oficial al RIAT.

Programul RIAT 2004 a cuprins elementele tradiţionale de prezentare în expoziţie statică şi evoluţii aeriene ale tuturor componentelor aeriene ale Marii Britanii, alături de care s-au aflat peste 150 de VIP-uri (Very Interesting Planes), precum F-117 Stealth Nighthawk, B-1 Bone, B-52 Buff, B-2 Spirit, Eurofighter Typhoon. Dintre aeronavele prezente pentru prima oară la RIAT s-au remarcat un C-130 Hercules din Brazilia, un Hawk din Canada, un L-410 din Estonia, un L-39ZA şi un AN-26RV din Lituania. Prezenţa slabă a aeronavelor reprezentând forţele aeriene din Europa de Est a fost din plin resimţită atât de organizatori, cât şi de spectatori.

Pentru prima dată în istoria RIAT au fost acordate trei premii unui singur pilot. Ricardo Traven a reprezentat echipa Boeing F-18F Super Hornet, în vitrina căreia vor trona trofeele "King Hussain Memorial Sword" (pentru cea mai bună demonstraţie aeriană), "As the Crow Flies Award" (din partea clubului "Prieteni ai RIAT") şi "FRIAT Best Livery" (cea mai frumoasă schemă de culori aplicată pe avion). La festivitatea de premiere, Ricardo Traven a precizat că *"este meritul întregii echipe de la Boeing pentru obţinerea acestor trofee. Iar faptul că le-am obţinut la Fairford reprezintă o onoare deosebită"*.

Premiul pentru cea mai bună evoluţie aeriană solo a fost acordat maiorului John Vandebosch, din Forţele Aeriene ale Belgiei, care a pilotat un F-16 MLU. Prezent în premieră la RIAT, maiorul John Vandebosch a precizat că *"acest eveniment aviatic este extraordinar. Mă bucur cu atât mai mult de obţinerea acestui premiu, cu cât am evoluat în condiţii meteo nu tocmai favorabile"*.

Au mai fost premiaţi căpitanul Yann Valet şi locotenentul Fabrice Camliti, din Forţele Aeriene Franceze, care au câştigat trofeul "Lockheed Martin Cannestra" pentru cea mai bună demonstraţie aeriană, zburând un Mirage 2000C, şi, la aceeaşi categorie, dar individual, Will Curtis, de la echipa Honda Dream Team, a luat trofeul "Sir Douglas Bader", pilotând un Sukhoi-26.

Premiile au fost înmânate de către Prinţul Feisal al Iordaniei şi Sir David Cousins, directorul RIAT.

Un lucru mai puţin cunoscut despre RIAT este acela că pregătirile pentru cele două zile, atât cât durează evenimentul aviatic, acoperă 11 luni de muncă intensă. Ca urmare, se poate spune că nici nu s-a încheiat bine RIAT 2004 şi au început deja pregătirile pentru RIAT 2005, care va avea ca temă centrală supravegherea aeriană, organizatorii vrând să prezinte, prin intermediul specialiştilor şi aeronavelor special echipate, cât mai multe lucruri despre supravegherea în câmpul de luptă, fotografii aeriene, supraveghere aeriană şi meteo.

Boeing F-18F Super Hornet – câştigătorul a trei premii în cadrul RIAT 2004

Aeronavă Hawk aparţinând Forţelor Aeriene Regale ale Marii Britanii

Material asigurat de jurnaliştii WIM DAS şi KEES OTTEN de la "Dutch Aviation Support"

TRANSFORMAREA STRUCTURII MILITARE A ALIANȚEI NORD-ATLANTICE

Analiza reformei structurii militare a Alianței după Summit-ul de la Praga și a dezvoltării Forței de Răspuns a NATO

General JAMES L. JONES,
Comandant Suprem Aliat al NATO şi Comandant al Comandamentului S.U.A. din Europa

NATO se află, indiscutabil, la o istorică răscruce de drumuri. După succesul incontestabil în îndeplinirea misiunii pentru care a fost creată, Alianța se confruntă în prezent cu o serie de provocări și riscuri într-un mediu de securitate aflat în plină evoluție. Provocări și riscuri care impun cu necesitate parcurgerea de către NATO a unui proces de transformări și înnoiri cu ajutorul cărora să facă față oricăror situații, oricât de complexe, așa cum au fost, de pildă, cele din timpul războiului rece. Transformările la care mă refer includ, prioritar, asigurarea unei maxime eficiențe a structurii de comandă a Alianței și crearea Forței de Răspuns a NATO.

Mediul internațional de securitate evoluează continuu și generează noi amenințări, calitativ și cantitativ diferite de cele convenționale și tradiționale ale secolului XX. Recunoscând existența acestor amenințări, a terorismului internațional și a rețelelor criminale trans-naționale, liderii aliați au convenit, la Summit-ul de la Praga, din noiembrie 2002, să implementeze schimbări fundamentale în ceea ce privește modul de lucru al NATO.

Procesul de transformare inițiat la Praga reprezintă o nouă viziune pentru schimbarea radicală a obiectivului fundamental al Alianței de a asigura apărarea Europei Occidentale împotriva amenințării sovietice, așa cum a fost el definit inițial. Întrucât natura amenințărilor nu mai este aceeași cu cea pe care o presupunea imensul arsenal convențional al fostei Uniuni Sovietice, au devenit necesare restructurarea forțelor Alianței și pregătirea acestora pentru a face față amenințărilor neconvenționale asimetrice curente.

Această transformare necesară reprezintă o punte între diferențele fizice și conceptuale din două ere diferite ale modului de desfășurare a războaielor. În perioada războiului rece, Alianța era preocupată în principal de asigurarea atât a numărului de militari și mijloace de luptă, cât și a puterii de foc necesare pregătirii pentru ducerea unui război de uzură – în care fiecare unitate pusă la dispoziție de statele membre urma să contribuie la descurajarea inamicului. Astăzi, forțele trebuie să fie agile și ușor manevrabile pe un câmp de luptă care nu are o linie definită a frontului. În perioada războiului rece, forțele aliate urmau să lupte în apropierea teritoriilor lor naționale și se bazau pe elementele de logistică aflate la o mică distanță de câmpul de luptă. În prezent, forțele NATO trebuie să fie pregătite pentru a fi dislocate și capabile să se autosusțină în oricare loc de pe glob.

O nouă structură de comandă

Una dintre cele mai importante decizii ale Summit-ul de la Praga a fost aceea de a modifica structura de comandă a NATO pentru a asigura "una mai suplă, eficace și eficientă, care să poată fi ușor dislocată în vederea îndeplinirii cerințelor operaționale necesare desfășurării întregii game de misiuni ale Alianței". NATO a dezactivat Comandamentul Suprem Aliat pentru Atlantic, din Norfolk, și a plasat toate responsabilitățile operaționale sub autoritatea Comandamentului Aliat pentru Operații (ACO), fostul Comandament Aliat pentru Europa, din Mons (Belgia). Noul Comandament Aliat pentru Transformare (ACT) a fost simultan activat în Norfolk (Virginia – S.U.A.), având ca sarcină transformarea din punct de vedere militar a Alianței. În plus, un al treilea comandament întrunit a fost creat în Lisabona (Portugalia). Acesta a fost inaugurat oficial în martie 2004 și va constitui baza pentru o Forță Multinațională Întrunită cu Destinație Specială (maritimă). Douăsprezece state majore regionale subordonate urmează să fie activate în următorii câțiva ani.

Rezultatele acestor schimbări sunt deja impresionante. Plasarea responsabilității desfășurării tuturor operațiilor sub autoritatea Comandamentului Aliat pentru Operații a clarificat confuzia generată de dublă subordonare existentă anterior. A fost realizată o mai clară diviziune a muncii între ACO și nou înființatul ACT: ACO stabilește standardele pe care unitățile trebuie să le atingă pentru a putea fi incluse într-un comandament NATO, iar ACT asigură instruirea necesară acestor unități. Atât ACO, cât și ACT vor certifica atingerea standardelor stabilite pentru aceste unități. Prin plasarea tuturor responsabilităților operaționale sub o singură comandă și

concentrarea preocupării celuilalt comandament strategic asupra provocărilor apărute în procesul de transformare şi îmbunătăţire a interoperabilităţii dintre statele aliate, NATO se află în poziţia în care poate să asigure transformarea continuă cerută de evoluţia permanentă a provocărilor din mediul internaţional de securitate actual.

Forţa de Răspuns a NATO

Cea de-a doua schimbare fundamentală generată de Summit-ul de la Praga a fost decizia de a crea Forţa de Răspuns a NATO (NRF), care reprezintă o entitate avansată din punct de vedere tehnologic, flexibilă, uşor de dislocat, interoperabilă şi sustenabilă. Aceasta urma să includă elemente terestre, maritime şi aeriene şi să fie pregătită să se deplaseze rapid oriunde este nevoie, conform hotărârii Consiliului Nord-Atlantic, cel mai înalt for de decizie al NATO. Această linie directoare clară, pe care orice comandant militar şi-ar dori să o primească, a oferit Comandamentului Suprem al Puterilor Aliate din Europa (SHAPE) autoritatea de a face din NRF o adevărată forţă de transformare, care oferă Alianţei o nouă capacitate militară semnificativă.

Când Forţa de Răspuns va deveni operaţională, NATO va avea, pentru prima dată în istoria sa, o forţă integrată permanentă, ale cărei componente – maritimă, terestră şi aeriană – se află sub autoritatea unui singur comandant. Componentele acestei forţe se vor instrui, vor fi certificate şi, dacă va fi nevoie, vor fi dislocate împreună. Elementul cu cea mai înaltă stare de operativitate al NRF va fi capabil să înceapă dislocarea într-un interval de cinci zile de la primirea notificării şi se va putea autosusţine pentru un interval de maximum 30 de zile. Având în vedere gândirea globală a Alianţei, manifestată în asumarea responsabilităţii pentru operaţiunile internaţionale de menţinere a păcii din Afganistan prin Forţa Internaţională de Asistenţă de Securitate, NRF trebuie să fie pregătită pentru a se disloca şi autosusţine în orice punct de pe glob.

Un aspect important al naturii transformaţionale a NRF este acela că forţa va fi permanentă. Spre deosebire de alte forţe NATO, create exclusiv pentru îndeplinirea unei anumite misiuni la un moment dat şi care fac deseori necesară mobilizarea, Forţa de Răspuns va fi disponibilă pentru întrebuinţarea imediată în orice misiune considerată potrivită de către Consiliul Nord-Atlantic. În acest sens, NRF va fi similară Forţelor Aeropurtate de Avertizare

Avionul de transport strategic C-141 STARLIFTER

Timpurie şi Forţelor Navale Permanente ale NATO. Dar, spre deosebire de aceste două forţe, care sunt specializate în principal pe o singură componentă, aeriană şi, respectiv, maritimă, NRF va deţine unităţi şi capacităţi ale tuturor componentelor, fiind în acelaşi timp integrată, întrunită şi multinaţională, încă de la înfiinţare.

Alianţa a inaugurat primul prototip al unei Forţe de Răspuns bazate pe principiul rotaţiei, aşa-numita "NRF 1", la Comandamentul Regional Nord, din Brunssum (Olanda), la 15 octombrie 2003. Primele două rotaţii ale NRF, deşi operaţionale, au fost experimentale. Acestea au fost proiectate să fie de mică dimensiune şi limitate ca scop. SHAPE, ACT şi Comandamentele Regionale efectuează acest experiment împreună cu această forţă pentru a dezvolta doctrinele, standardele de instruire şi certificare, cerinţele operaţionale şi cerinţele de raportare a stării de operativitate necesare în vederea asigurării succesului NRF în momentul atingerii capacităţii sale operaţionale iniţiale în octombrie 2004. Forţa de Răspuns a NATO va deveni pe deplin operaţională în octombrie 2006.

Capacitatea de a acţiona pro-activ

Atunci când acest eveniment se va produce, Alianţa va avea o nouă şi importantă capacitate militară, şi anume aceea de a avea abilitatea de a acţiona pro-activ. Ceea ce reprezintă o schimbare istorică în etos-ul şi cultura Alianţei, întrucât în timpul războiului rece NATO era doar reactiv. În această perioadă, Articolul 5 din Tratatul de la Washington, care prevedea participarea la apărarea colectivă, era clar, planurile de apărare erau pregătite din timp, iar forţe permanente de mari dimensiuni erau staţionate de-a lungul "cortinei de fier".

A fi pro-activ nu înseamnă însă întotdeauna a recurge rapid la folosirea forţei. Aceeaşi importanţă ca abilitatea NRF de a opera eficient la cel mai înalt nivel de intensitate o au agilitatea şi natura sa expediţionară, care pot contribui, în primul rând, la prevenirea conflictului. În plus, capacitatea de a participa la programele desfăşurate pe timp de pace, care vor sprijini întărirea instituţiilor naţionale, agilitatea şi natura expediţionară a NRF vor oferi Alianţei capacitatea militară necesară pentru a dispune în teren o forţă de mici dimensiuni în faza de descurajare a unei situaţii în curs de deteriorare. Prezenţa acestei forţe, de exemplu în timpul unei crize umanitare, ar putea contribui la stabilizarea situaţiei anterior escaladării acesteia şi ar putea contribui chiar la crearea condiţiilor pentru ajungerea la o soluţie politică înainte de producerea unor pierderi însemnate de vieţi omeneşti. În cazul particular al crizelor umanitare, este de preferat să se disloce înainte de producerea unui potenţial dezastru decât să se aştepte producerea acestuia pentru ca apoi să se acţioneze asupra consecinţelor.

Experienţa NATO în Fosta Republică Iugoslavă Macedonia între august 2001 şi martie 2003 ilustrează potenţialul pe care

îl deţine o abordare pro-activă. În august 2001, la solicitarea guvernului de la Skopje, NATO a dislocat un număr relativ mic de militari, cu rolul de a participa la realizarea măsurilor de creştere a încrederii. Această misiune, care a purtat numele de Operaţiunea *Essential Harvest*, a facilitat dezarmarea rebelilor etnici albanezi din Armata Albaneză de Eliberare şi a făcut posibil procesul de reconstrucţie. O forţă NATO de mai mici dimensiuni a rămas în Fosta Republică Iugoslavă Macedonia în cadrul Operaţiei *Amber Fox,* pentru asigurarea protecţiei echipelor de observatori ai Organizaţiei pentru Securitate şi Cooperare în Europa, care monitorizează implementarea unui acord cadru de pace. Aceste acţiuni ale Alianţei au facilitat în mare măsură o rezolvare paşnică a situaţiei, au prevenit escaladarea crizei şi au salvat în mod neîndoielnic nenumărate vieţi omeneşti.

Agilitatea NRF şi abilitatea sa de a se disloca rapid vor oferi Alianţei capacitatea militară instituţionalizată de a desfăşura operaţiii similare în viitor. Mai mult decât atât, Forţa de Răspuns a NATO va avea capacitatea de a îndeplini alte misiuni ordonate de Consiliul Nord-Atlantic, care pot include operaţii umanitare, operaţii de menţinere şi impunere a păcii şi misiuni de executare a unor acţiuni directe, cum ar fi cele de pătrundere forţată, păstrându-şi în acelaşi timp capacitatea de a executa operaţii de înaltă intensitate, dacă acest lucru va fi necesar.

Transformarea structurii forţei

În afară de asigurarea capacităţii Alianţei de a fi pro-activă, Forţa de Răspuns va fi, de asemenea, un vehicul al schimbării structurii forţelor NATO şi al schimbării structurii forţelor în ţările membre. Acest lucru este necesar deoarece Alianţa a menţinut prea multe structuri şi capacităţi care datează din timpul războiului rece, atunci când NATO se baza atât pe un număr mare de militari şi mijloace de luptă, cât şi pe o mare putere de foc, care făceau ca numărul efectivelor şi arsenalelor de echipament de luptă să fie esenţial. De exemplu, în cadrul structurii forţelor membrilor NATO există 279 de brigăzi, din care, în 2002, 169 erau declarate la NATO. Or, documentul intitulat **NATO 2004 Force Goals** solicită existenţa numai a 102 brigăzi. Cu alte cuvinte, ţările membre deţin împreună un număr suplimentar de 177 brigăzi, sau aproximativ 55 divizii de care Alianţa nu are nevoie. Cu toate acestea, structura forţelor puse la dispoziţia Alianţei are o utilitate scăzută în cazul întrebuinţării acestora pentru a face faţă ameninţărilor cu care se confruntă astăzi ţările membre, întrucât unităţile nu sunt suficient de mobile, dislocabile, sau sustenabile.

Pentru a înţelege această problemă, putem compara NATO cu o companie care trebuie să-şi reducă dimensiunile datorită schimbărilor petrecute pe piaţă. Compania are o capacitate prea mare pentru a face ceea ce era necesar în trecut, dar o capacitate prea mică pentru a face ce va trebui în viitor. Retehnologizarea acesteia în scopul de a o face eficientă necesită decizii dure pentru disponibilizarea unor resurse care să constituie o investiţie pentru viitor.

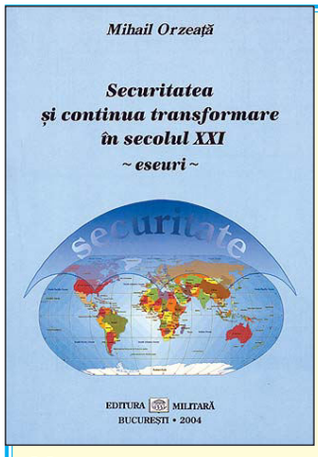
Alianţa întreprinde în prezent paşi pentru a-şi reduce dimensiunile şi a se "retehnologiza", întrucât se adaptează pentru a face faţă noului mediu de securitate. Folosind ca baza Forţa de Răspuns, NATO desfăşoară un proces de analiză privind tipul necesar de trupe pentru îndeplinirea noilor misiuni, care va defini şi numărul minim de trupe şi capacităţi de care NATO are nevoie pentru îndeplinirea misiunilor în prezent şi în perspectivă. Prin completarea acestui set de cerinţe, fiecare stat membru va fi solicitat să contribuie cu acele trupe şi capacităţi pe care consideră că le poate oferi. După îndeplinirea cerinţelor NATO, statele membre pot decide ele însele ce alte forţe militare doresc să deţină în afara celor necesare pentru Alianţă. Necesitatea adaptării continue a statelor membre pentru asigurarea rotaţiei în cadrul NRF va constitui un impuls pentru transformarea armatelor ţărilor membre NATO.

În 1921, Giulio Douhet, teoreticianul italian al folosirii forţei aeriene, nota: "Victoria surâde celor care anticipează schimbările în caracterul războiului, şi nu celor care aşteaptă să se adapteze ei înşişi după ce schimbările se produc". După mai mult de 80 de ani, cuvintele sale sunt la fel de valabile ca în momentul în care au fost scrise şi ilustrează importanţa agendei de tranformare a NATO elaborată la Praga. Totuşi, trebuie reţinut că transformarea nu se produce în mod magic, ci necesită un efort deosebit.

În ciuda numeroaselor dificultăţi pe care trebuie să le depăşească înainte de a avea o Forţă de Răspuns pe deplin operaţională, progresul realizat după Praga oferă motive de optimism. Alianţa a realizat cu succes schimbări semnificative în structura sa de comandă şi a transformat NRF, în mai puţin de un an, din concept – în realitate. Acestea reprezintă realizări remarcabile, având în vedere dificultăţile pe care le presupune schimbarea oricărei organizaţii militare şi a culturii acesteia. Alianţa are o istorie glorioasă şi şi-a îndeplinit în mod exemplar misiunea în perioada războiului rece. Astăzi, ea îndeplineşte o misiune la fel de impresionantă prin faptul că desfăşoară simultan operaţii în Afganistan, Balcani şi regiunea mediteraneană. Prin realizarea acestei viziuni pe care Alianţa a adoptat-o la Praga, sunt convins că NATO are înaintea sa un viitor şi mai plin de succes.

Avionul de vânătoare şi sprijin aerian HARRIER

Articol preluat după ediţia electronică a Revistei NATO, numărul "Primăvara 2004", adresa de internet: www.nato.int/docu/ review/2004/ issue1/romanian/military.html



PATRU ESEURI DESPRE SECURITATEA LUMII

Motto:
"PANTA RHEI", Heraclit

În 2003, unul din premiile naționale ale revistei "Gândirea militară românească" a fost acordat cărții **"Cucerirea supremației aeriene și strategia de securitate"**, lucrare aparținând **generalului-maior dr. Mihail Orzeață**. S-a apreciat că eseurile din respectivul volum constituie un aport important la îmbogățirea patrimoniului teoretic al științei militare naționale, autorul alegându-se cu premiul **"General de corp de armată Ion Sichitiu"**.

La mai bine de un an de la momentul mai sus evocat, Editura Militară tipărește, sub semnătura aceluiași autor, lucrarea **"SECURITATEA ȘI CONTINUA TRANSFORMARE ÎN SECOLUL XXI"**.

Este vorba de patru eseuri care... tratează securitatea din perspectiva fenomenologiei politico-militare și sociale globale, aflată într-o continuă și profundă mișcare. Aplecat asupra temelor politico-militare și interesat profesional de problematica securității, generalul Orzeață ne propune o abordare multidimensională, erudită, dar și foarte pragmatică, explicită, încercând în unele părți să fie exhaustiv.

Probabil că eseul cel mai incitant din lucrare este cel consacrat acțiunilor preventive. Noi, oamenii comuni, lămuriți din practica fiecărei zile că principiul "a preveni este mai ușor, mai eficient, mai ieftin decât a trata" nu... prea se respectă, vom afla că la nivel politico-militar planetar principiul poate suna cam așa: "un strop de prevenire valorează mai mult decât o tonă de intervenție", dar, în același timp, vom realiza că nici această variantă nu... prea se respectă. Meritul autorului este acela că în eseul **"Acțiunile preventive"** atacă o problemă foarte actuală, foarte controversată, dar care, pe termen lung, este de o importanță copleșitoare. Cititorul va reține cu siguranță ce se poate numi acțiune preventivă, dinamica termenului ca proiecție conceptuală, dar și ca acțiune concretă, practică.

Secvența cea mai consistentă a lucrării este eseul de deschidere, cel intitulat **"Relevanța puterii militare în secolul XXI"**.După ce face dovada unui "chirurg" desăvârșit, delimitând cu exactitate secvențele, autorul le explică, le interpretează și le pune în valoare conexiunile. Relevant pentru discursul generalului Orzeață este felul în care a abordat una dintre cele mai sensibile dileme ale momentului ("ne trebuie sau nu ne trebuie armată") și a definit **"rolul, locul puterii militare și evoluția politică a acesteia în cadrul balanței de putere internă și internațională"**.

Apoi, autorul dedică o abordare inedită și, relativ, amplă **"Implicațiilor globalizării asupra securității"**. Fenomen complex, contradictoriu, dar implacabil, globalizarea afectează totul, inclusiv securitatea, iar autorul avertizează că **"Amenințărilor globale trebuie să li se dea un răspuns global, care ar putea să se numească <<securitate colectivă>>, dar nu sunt suficiente indicii că lumea este pregătită pentru această soluție"**.

Al patrulea eseu este consacrat conflictelor etnice și religioase ca pericole reale la adresa securității internaționale. O temă pe care o întâlnim în fiecare zi în ziare și la televizor, o temă care ne provoacă groază este înfățișată în datele ei esențiale – sorginte, cauze, efecte, evoluții probabile, soluții de prevenire –, date care demonstrează, încă o dată, că primitivismul în gândire și acțiune va însoți încă mult timp locuitorii Terrei.

În concluzie, noua carte a generalului Mihail Orzeață constituie un demers științific serios, condus metodic și inspirat, finalizat într-un format accesibil, coerent. Temele acestei lucrări sunt dramatic de actuale, de o realitate cumplită și ne transmit un avertisment teribil: butoiul cu pulbere pe care stă omenirea devine tot mai mare, iar focul declanșator al dezastrului universal este la un... deget de capsă.

DUMITRU AMARIEI

După ce, ca aviator – pilot, comandant, șef – a cooperat în nenumărate împrejurări cu infanteriștii, artileriștii sau marinarii, generalul de flotilă aeriană Constantin Croitoru a găsit cu cale să realizeze o... cooperare cu un istoric, cu un scriitor, cu generalul de brigadă (r) Constantin Ucrain. Din această ultimă acțiune a rezultat o carte de toată frumusețea, intitulată "Cuceritorii înălțimilor".

Frumoasă, mai întâi, prin conținutul generos, prin alegerea unor repere importante din istoria aeronauticii române, prin stilul scriiturii – direct, clar, limpede. Dar probabil că meritul cel mai mare al cărții este acela că ne readuce în atenție personalități uitate ale aviației noastre, evenimente de referință în dezvoltarea și afirmarea, în țară și în lume, a aripilor românești: precursorii aviației, primii aviatori militari, primii aviatori români căzuți, marile raiduri aeriene efectuate de aviatorii români.

Apoi, cartea este frumoasă și ca obiect de bibliotecă – tehnoredactare atentă, tipăritură îngrijită și coperta întâi realizată în spiritul zborului, al cuceririi înălțimilor.

O carte cu un titlu incitant a apărut recent la editura "Allfa". "A doua șansă" – un roman cu o istorie interesantă, scris de două surori gemene – Mariana și Isabela Ancuț. Cele două scriitoare s-au născut la 30 august 1967, în Galați, cartea fiind scrisă pentru prima dată, mai în joacă, mai în serios, când ele aveau 13–14 ani, cea care a trudit mai mult asupra cuvintelor fiind Mariana. Au reluat manuscrisul după mai mult de două decenii. Nu putem ști cât au lucrat asupra a ceea ce a fost inițial, nu putem ști cât au schimbat sau perfecționat, dar putem constata că a rezultat o carte interesantă, cu o scriitură modernă, bine ritmată și cu o uimitoare întrebuințare a... artei conversației.

Nu se face să povestim romanul în aceste câteva rânduri, dar este obligatoriu să precizăm că este vorba de o realitate surprinzătoare, de o atmosferă dinamică, de un discurs imaginativ până la fantastic, chiar de o parabolă ridicată la rang literar inefabil.

Deși, așa cum am spus, cartea este scrisă de două persoane, stilul este coerent, unitar, cum unitare sunt și narația, scenariul, acțiunea. Probabil că este fără precedent ca două gemene să scrie o carte, dar e sigur că oferind cititorilor "A doua șansă", surorile Mariana și Isabela Ancuț au intrat în literatura română pe ușa din față.

PE CERUL ALSACIEI

LA BAZA AERIANĂ 132 COLMAR–MEYENHEIM

Anul 2004 a adus foarte multe schimbări pentru personalul Bazei Aeriene Câmpia Turzii. Schimbări în bine! Se zboară intens, se execută serviciul Poliţie Aeriană, conform standardelor NATO, se modernizează infrastructurile, ritmul derulării activităţilor nu a mai cunoscut o asemenea amploare.

Peste toate acestea, pentru întâia oară, unitatea a fost desemnată să participe cu un detaşament de piloţi şi personal tehnico-ingineresc, timp de două săptămâni, la un schimb de experienţă în Franţa.

Zbor într-un spaţiu aerian deosebit de complex, misiuni în comun, pregătirea aeronavelor într-o zonă de dislocare situată în afara României, integrarea într-un sistem logistic nou - acestea au fost doar câteva din provocările personalului navigant şi tehnic român participant la schimbul de experienţă în Franţa...

Pe căi neumblate

Perioada de pregătire a detaşamentului din cadrul Bazei Aeriene Câmpia Turzii a durat aproximativ o lună. Multe dintre activităţile parcurse au constituit premiere.

Tragerile cu rachete deasupra mării, executate cu şase aeronave, au fost un bun prilej şi pentru antrenarea în efectuarea zborurilor după regulile ICAO. Toţi piloţii au fost verificaţi şi testaţi privind procedurile pentru aterizare scurtă şi cu formaţia. În ultima săptămână au fost exersate misiuni de tipul interdicţie aeriană, sprijin aerian apropiat şi neutralizarea apărării antiaeriene inamice.

În zbor către Baza Aeriană 132 Colmar-Meyenheim

Acestea au fost, pe scurt, principalele etape parcurse în perioada de pregătire, aşa cum ne-a precizat **locotenent-comandorul Laurenţiu Chiriţă**, instructor-şef cu navigaţia. Experienţa pilotului Laurenţiu Chiriţă, dobândită în perioada când îşi desfăşura activitatea la Baza Aeriană Feteşti şi care a participat la numeroase exerciţii internaţionale, s-a dovedit extrem de utilă pentru colegii săi mai tineri. Lui i s-a alăturat, în ultimele două săptămâni de pregătire, **căpitanul Robert Zomoniţă**, comandant de patrulă la Baza Aeriană Feteşti, un bun cunoscător al tehnicilor de zbor franceze, fiind absolvent al unei şcoli de aviaţie din Franţa. În penultima zi de pregătire, membrii detaşamentului au avut parte de un moment special: **locotenent-colonelul Daniel Mercey**, adjunctul ataşatului militar al Franţei pe lângă Ambasada din Bucureşti, s-a deplasat la Câmpia Turzii pentru a le ura zbor plăcut şi îndeplinirea cu succes a misiunilor alături de aviatorii francezi!

În sfârşit, a sosit ziua plecării: 19 iulie 2004! Membrii detaşamentului şi-au luat rămas bun de la cei dragi, îndreptându-şi concentrarea, curiozitatea şi speranţele către ceea ce avea să urmeze. Era pentru prima oară când un detaşament din Forţele Aeriene Române participa la un schimb de experienţă peste hotare cu patru avioane MiG-21 LanceR simplă comandă, 9 din cei 12 piloţi participanţi având gradul de căpitan, iar 80 la sută din cei care făceau deplasarea aflându-se la prima misiune internaţională!

Zborul către Colmar

După efectuarea formalităţilor de vamă, aeronava de transport AN-26, pilotată de un echipaj al cărui comandant a fost **comandorul Gabriel Stroe**, s-a desprins de pe pista aerodromului Timişoara, având ca destinaţie Baza Aeriană Colmar. Conform programului de zbor, la scurt timp, au decolat o altă aeronavă AN-26 şi patru aeronave MiG-21 LanceR simplă comandă, ce aveau ca primă destinaţie aerodromul Ingolstadt – Germania, locul stabilit pentru efectuarea operaţiunilor de realimentare a aeronavelor de luptă.

Locotenent-colonelul Frederic May, şeful operaţiilor din cadrul Escadrilei 01/030 Alsace, a întâmpinat detaşamentul român. Anul trecut, el a fost comandantul detaşamentului francez care a efectuat un exerciţiu de instruire pe aerodromul Timişoara, ocazie cu care şi-a făcut mulţi prieteni români. Pe o parte dintre ei i-a reîntâlnit pe pământ francez.

La scurt timp după consumarea acestui moment, la verticala aerodromului au trecut cele patru avioane MiG-21 LanceR, după care au efectuat manevrele de aterizare şi s-au îndreptat spre hangare.

O dată încheiate procedurile de

descărcare a echipamentelor şi din cea de-a doua aeronavă AN-26, detaşamentul român a intrat, practic, în activităţile de derulare a schimbului de experienţă.

Escadrila de vânătoare 01/030 Alsace

Comandamentul Forţei Aeriene de Luptă (Force Aérienne de Combat - FAC) reprezintă structura în cadrul căreia funcţionează Baza Aeriană 132 Colmar-Meyenheim şi, implicit, Escadrila de vânătoare 01/030 Alsace. Pentru îndeplinirea misiunilor, FAC dispune de aproximativ 5.400 de militari, dintre care 550 piloţi şi navigatori, la care se adaugă, în caz de nevoie, 540 de rezervişti. FAC este înzestrată cu 300 de avioane de luptă operaţionale, repartizate în 16 escadrile de vânătoare, dintre care şase de apărare aeriană, opt tactice de recunoaştere sau atac la sol şi două de conversie şi instruire. La acestea se adaugă Escadrila 54 de informare aeriană, care are în dotare două aeronave Transall C-160 GABRIEL.

Mirage F1 CT întors dintr-o misiune de zbor alături de un MiG-21 LanceR

Activitatea FAC se desfăşoară în orice condiţii meteo, ziua sau noaptea. Pe teritoriul Franţei, FAC execută misiuni de securitate aeriană. În afara frontierelor Franţei, FAC poate participa la misiuni de recunoaştere şi cercetare; la acţiuni aeriene ofensive, prin executarea bombardamentelor de mare precizie; la cucerirea supremaţiei aeriene; la protecţia operaţiilor de menţinere a păcii sau a operaţiilor umanitare.

Decizia înfiinţării Bazei Aeriene Colmar-Meyenheim a fost luată în anul 1951, amenajările privind infrastructura încheindu-se în anul 1957. Lungimea pistei de decolare-aterizare este de 2.400 metri, iar suprafaţa bazei aeriene, incluzând cele nouă unităţi ce o compun, de 480 de hectare.

Baza Aeriană 132 Colmar-Meyenheim are în compunere două escadrile de vânătoare: 01/030 Alsace şi 02/030 Normandie-Niémen. Principalele misiuni ale acestei baze aeriene sunt de prevenire, de proiecţie (când situaţia o impune, în afara graniţelor Franţei) şi de protecţie.

Escadrila de vânătoare 01/030 Alsace poartă această denumire din anul 1995. Are în compunere 137 de militari, dintre care 22 sunt piloţi, restul funcţiilor fiind ocupate de personal de stat major şi tehnicieni. Escadrila este înzestrată cu 15 aeronave Mirage F1 CT.

Pregătirea zborului – o etapă esenţială pentru executarea misiunilor în condiţii cât mai bune

Ritm intens, dăruire deplină

Chiar de a doua zi, piloţii români au început zborul de instrucţie alături de piloţii francezi. Deşi plouase aproape toată noaptea, iar soarele nu dădea semne că ar putea să apară, la briefing-ul de la prima oră s-a anunţat că se poate zbura, întrucât condiţiile meteo se vor îmbunătăţi. Şi aşa a fost!

Personalul tehnic finalizase ultimele aspecte privind pregătirea celor patru aeronave MiG-21 LanceR, fiecare dintre ele fiind programată cu câte o ieşire.

Prima misiune, executată în formaţie mixtă, a fost de interceptare aeriană şi i-a avut la manşele aeronavelor Mirage F1 CT şi MiG-21 LanceR pe **locotenent-colonelul Philippe Morales**, **comandantul Escadrilei de vânătoare 01/030 Alsace**, şi **căpitanul Robert Zomoniţă**.

Au mai zburat în acea zi **locotenent-comandorii Laurenţiu Chiriţă** şi **Dorel Batovski**, urmaţi de **căpitanul Cătălin Micloş**, fiecare dintre ei executând misiuni de sprijin aerian apropiat (Close Air Support - CAS).

Experienţa primului zbor în comun a fost minuţios analizată împreună cu piloţii ce urmau să execute misiuni în zilele următoare. Elementele privind comunicarea radio, punctele de contact la sol, procedurile aplicate au fost detaliate şi reţinute în primă instanţă. Acolo unde a fost nevoie s-au solicitat informaţii suplimentare, informaţii care au fost furnizate prompt şi profesionist. Procedurile aplicate de francezi în cadrul misiunilor de antrenament sunt foarte apropiate de cele folosite în cazul unui conflict real. Aşa că, practic, piloţii francezi nu şi-au modificat programul de instruire o dată cu venirea românilor; s-a realizat doar integrarea lor.

Ulterior, s-au executat câte şase-opt misiuni în fiecare zi. Gradul de complexitate a misiunilor a crescut progresiv, ajungându-se să se efectueze operaţiuni

Locotenent-colonelul Philippe Morales şi căpitanul Robert Zomoniţă la analiza primului zbor

Aeronavele MiG-21 LanceR au executat 52 de misiuni, ce au totalizat 67 ore de zbor

aeriene combinate (Combined Air Operation – COMAO) cu avioane de la mai multe baze aeriene.

Locotenent-comandorul Laurenţiu Chiriţă a dat dovada profesionalismului său atât în aer, cât şi la sol. A fost permanent un sprijin real pentru colegii săi mai tineri, îndrumările şi încurajările sale fiind extrem de folositoare. El a apreciat că "adaptarea piloţilor români încă din primele zile la ritmul intens al derulării misiunilor, impus de programul de instruire francez, a demonstrat capabilitatea lor de a face faţă unor provocări noi şi complexe. Efortul, concentrarea şi solicitarea în cadrul acestui schimb de experienţă au fost mult mai mari decât în orice altă activitate de acelaşi gen la care am mai participat. Am luat în calcul timpul alocat, resursele disponibile, presiunea psihică, numărul mare de misiuni executate".

Căpitanul Adrian Motorga, instructor sistem arme, a fost foarte încântat de modul în care piloţii francezi efectuează analiza zborului. "Sunt foarte critici cu ei înşişi. Sinceritatea în astfel de momente reprezintă cheia succesului în viitor."

De la **căpitanul Cosma Cosmin** am aflat că şi-a împlinit un vis mai vechi: "Cu câţiva ani în urmă am vizitat Franţa, în calitate de turist. Mi-a plăcut foarte mult. Atunci mi-am dorit să revin în această ţară într-un mod deosebit: la manşa unui MiG-21 LanceR! Deşi părea utopic la acea vreme, iată că visul meu a devenit realitate."

Ritmul intens al derulării misiunilor a solicitat din plin şi priceperea tehnicienilor români. **Locotenent-comandorul ing. Lian Someşan** a programat, coordonat şi verificat toate operaţiunile specifice întreţinerii şi exploatării aeronavelor MiG-21 LanceR. "Trecând peste perioada de început a acestui schimb de experienţă, cea a adaptării, totul a decurs foarte bine. Ar fi fost mult mai bine pentru noi dacă am fi fost informaţi încă din România asupra modului în care se fac, în Franţa, pregătirea şi testarea avioanelor pentru zbor şi lucrările tehnice specifice. Ne-am adaptat la faţa locului, dar vom încerca să fim utili pentru cei ce vor mai veni aici, prin redactarea unui material pentru Biroul Lecţii Învăţate..."

Pentru **maistrul militar Nicolae Pâclea**, decanul de vârstă al tehnicienilor români, "colaborarea cu tehnicienii francezi a fost mult peste aşteptări. Hangarele lor sunt înzestrate cu absolut toate utilităţile. E o plăcere să lucrezi într-un astfel de loc."

Dacă, în general, în schimburile de experienţă privind exploatarea aeronavelor tehnicienii români au fost mai mereu în postura "învăţăceilor", **maistrul militar Cristinel Cozma**, specialist în controlul focului şi navigaţie, s-a putut mândri că a fost "profesor" pe probleme de avionică. "Din punct de vedere al avionicii, MiG-21 LanceR este superior Mirage-ului F1 CT şi foarte mulţi specialişti francezi s-au arătat interesaţi de acest aspect" – aprecia el.

Derularea activităţii în comun a presupus o serie de provocări şi pentru piloţii francezi. Locotenent-colonelul Frederic May, cu peste 2.500 de ore de zbor şi misiuni de război în Bosnia şi Irak, a apreciat foarte mult "capacitatea tinerilor piloţi români de a se adapta la noi condiţii şi cerinţe. Am crezut că le va fi greu să evolueze în formaţii mixte, într-un spaţiu necunoscut, utilizând procedurile noastre, dar ei au dovedit, aşa cum este şi firesc, că sunt adevăraţi profesionişti."

Căpitanul Jean Emmanuel Fabiano a participat anul trecut la schimbul de experienţă de pe aerodromul Timişoara. "Am avut şansa, atunci, să zbor avionul MiG-21 LanceR, fapt ce m-a încântat nespus. Apreciez avionica LanceR-ului, dar capabilitatea sa mică de zbor îi limitează posibilităţile de a executa anumite tipuri de misiuni. Deşi tactica de luptă română diferă de cea franceză, am putut să constat că tehnicile de pilotaj ale românilor sunt foarte bune. Cum s-ar putea dezvolta acest tip de activitate pe viitor? Condiţia de bază ar fi ca România să aibă în înzestrare un avion de vânătoare modern..."

Mirage F1 CT executând procedurile specifice pentru efectuarea manevrelor de aterizare

Pregătirea aeronavei de zbor presupune lucrări tehnice minuţioase

Momente speciale

La sfârşitul primei săptămâni, Baza Aeriană 132 Colmar-Meyenheim a organizat o expoziţie statică, ce a cuprins un MiG-21 LanceR, un Mirage F1 CT şi un Mirage 2000. Expoziţia statică a fost vizitată de trei grupe de la Colegiul George C. Marshall, din Germania, între vizitatori aflându-se şi cinci români, de personalul bazei aeriene şi de reprezentanţi ai mass-media. În fapt, derularea schimbului de experienţă a stârnit din plin atenţia presei franceze. Astfel, reprezentanţi ai postului de televiziune TF3,

posturilor locale de radio şi publicaţiilor de specialitate "Air Zone" şi "Air Fun" au încercat să surprindă cât mai multe aspecte ale instruirii româno-franceze.

În cadrul expoziţiei statice, avionul MiG-21 LanceR a avut un vizitator special în persoana **aspirantei Anne Lorraine Michéle**, singura femeie pilot pe avioane de vânătoare din cadrul Bazei 132 Colmar. Este încadrată la Escadrila de vânătoare 02/030 Normandie-Niémen, are 25 de ani şi aproximativ 100 de ore de zbor pe avionul Mirage F1 CT. În Forţele Aeriene Franceze sunt doar cinci femei pilot pe avioane de vânătoare.

Aspect din cadrul ceremonialului militar desfăşurat la Cimitirul Val du Pátre

Un alt moment special rezervat detaşamentului român s-a derulat la Cimitirul Val du Pátre, din localitatea Soultzmatt, unde sunt înmormântaţi militari români căzuţi la datorie în primul război mondial, pe teritoriul Franţei. La ceremonialul militar condus de locotenent-colonelul Philippe Morales au mai participat, alături de militari francezi şi români, veterani de război francezi.

Activitatea s-a încheiat cu depuneri de coroane de către **comandorul Chirilă Paneş**, comandantul detaşamentului român, **domnul Jean Paul Diringer**, primar al localităţii Soultzmatt, şi **doamna Sylvette Misson**, subprefect al localităţii Guebwiller.

Mirage-ul zborului

În cea de-a doua săptămână, activitatea de zbor a continuat cu executarea unor misiuni de interdicţie aeriană, sprijin aerian apropiat şi neutralizarea apărării antiaeriene inamice. Totodată, în cadrul escadrilei a fost adus un avion Mirage F1 B, dublă comandă, destinat efectuării de zboruri cu echipaje mixte. **Căpitanul Călin Pop** a fost primul pilot român din cadrul detaşamentului care a zburat avionul Mirage F1. După instructajul de rigoare a urcat la bordul aeronavei şi, călăuzit de **căpitanul Martos Ivan**, a decolat spre înălţimi. Zborul a fost unul de acomodare şi a constat în efectuarea unor manevre de rutină. La aterizare, după ce a coborât din carlingă, era imposibil să nu sesizezi zâmbetul de satisfacţie de pe chipul căpitanului Călin Pop. "A fost superb! Avionul Mirage F1 este foarte manevrier şi este o plăcere să-l pilotezi".

Din păcate, în ziua următoare, la verificările de rutină s-a constatat că avionul Mirage F1 dublă comandă are un defect. Cu toate eforturile echipei de tehnicieni conduse de **căpitanul ing. Nicolas Pen**, avionul a rămas indisponibil pentru acea zi. Acest lucru a afectat programul de zbor, astfel încât, chiar după remedierea defectului, doar jumătate din piloţii români au reuşit să zboare în echipaje mixte aeronava Mirage F1.

Schimbul de experienţă s-a încheiat cu un zbor special. Patru avioane MiG-21 LanceR şi patru avioane Mirage F1 CT s-au aflat în acelaşi timp pe cerul Franţei. Au zburat în două formaţii mixte, la verticala pistei, transmiţând, astfel, salutul lor celor aflaţi la sol şi care şi-au adus contribuţia la buna desfăşurare a acestei activităţi.

Privind retrospectiv derularea schimbului de experienţă, **locotenent-colonelul Philippe Morales** a apreciat că "timpul avut la dispoziţie a fost, totuşi, scurt pentru o acumulare de experienţă reală. Ceea ce faci zilnic pare că vine de la sine, dar când apare altcineva, intervine adaptabilitatea. Cred că atât piloţii francezi, cât şi cei români au dovedit cu prisosinţă că sunt adaptabili în astfel de situaţii… Trebuie să mai spun că, pentru mulţi dintre piloţii francezi, antrenamentul nostru comun a marcat un moment special: timp de mulţi ani s-au instruit pentru a lupta împotriva avionului MiG-21. Acum, au acţionat alături de el!"

Comandorul Chirilă Paneş are o experienţă foarte bogată în cadrul activităţilor bilaterale cu Franţa, fapt ce s-a dovedit extrem de util atât pentru personalul navigant, cât şi tehnic. Cunoscut şi apreciat în rândul militarilor francezi, aceştia i se adresau folosind doar apelativul "mon colonel". Analizând activitatea din Franţa, domnia sa a precizat că "a fost cea mai complexă din câte s-au derulat până în prezent cu partenerii francezi. Provocări multiple, cărora militarii români, deşi marea lor majoritate se aflau la prima experienţă de acest gen, le-au făcut faţă cu brio. Randamentul piloţilor români a crescut de la o zi la alta. Ei au executat, în total, 52 de misiuni, ce au totalizat 67 ore de zbor".

Căpitan CRISTIAN PREDA
Foto: adjutant ERIC MAUREL

Expoziţia statică, alcătuită din Mirage F1 CT, Mirage 2000 şi MiG-21 LanceR, a stârnit un interes deosebit în rândul personalului Bazei Aeriene 132 Colmar-Meyenheim şi a presei franceze

Aplicaţii cu trageri de luptă la Capu Midia

SUCCESUL NU ESTE UN ACT INDIVIDUAL

Buum! Prima rachetă VOLHOV țâșnește către țintă, prelungind săgeata rampei de lansare, într-o jerbă de foc multicoloră, până departe, pe cerul clar, deasupra mării. E semn că, în Poligonul Capu Midia, ziua de trageri a început! Sâsâitul amenințător al rachetei scade rapid în intensitate, devenind, în scurt timp, imperceptibil urechilor noastre. Urmează o altă explozie, de această dată la zeci de kilometri, acolo, sus. La țintă! De undeva, din spate, dincolo de perdeaua groasă de praf care a învăluit amplasamentul rampei, se aude un ropot de aplauze. "Bravo, băieți!" – strigă cineva, apreciind măiestria dovedită de rachetiștii antiaerieni încă de la prima lor lansare. "Țineți-o tot așa!" Și chiar așa aveau s-o țină, obținând calificativ maxim la fiecare lansare.

Eroii zilei

Pe data de 26 august, rachetiștii din Brigada 1 Rachete Sol-Aer au executat trageri experimentale și trageri de luptă; luptătorii aerieni de la Baza 86 Aeriană au executat trageri aer-aer experimentale cu armamentul de la bordul aeronavelor MiG-21 LanceR; artileriștii antiaerieni din divizioanele bazelor aeriene 86 și 95 au executat trageri de luptă.

Aviatorii, artileriștii antiaerieni și rachetiștii și-au îndeplinit cu brio misiunile încredințate, la succesul lor contribuind și informațiile asigurate cu profesionalism de camarazii lor, radiolocatoriștii.

"Midia - 2004"

Anul acesta, conducerea Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer a introdus câteva elemente de noutate în organizarea aplicației tactice cu trupe și trageri de luptă. Despre acestea ne-a vorbit șeful grupei de evaluare și control a aplicației, colonelul Marian Alexa. În scopul minimizării costurilor, a fost redus timpul alocat activităților din poligon cu o săptămână, iar hrănirea efectivelor a fost externalizată. De asemenea, s-a luat decizia ca sublocotenenții care au urmat cursul de bază organizat de Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene, precum și maiștrii militari și subofițerii din promoția 2004 să participe la această aplicație pe funcții similare celor pe care le încadrează la divizioanele în care au fost repartizați.

În cadrul aplicației, au fost executate activități specifice programului de prelungire a resursei tehnice a unor rachete, fiind executate două lansări experimentale, cu utilizarea unor combustibili speciali regenerați.

"Este ultima activitate specifică, înaintea omologării oficiale și auditării configurației funcționale pentru produsul combustibil special regenerat" – ne-a declarat locotenent-colonelul Teodor Blaga.

Atenție, băieți! Vin fetele!

Pe Alina Gherghel am întâlnit-o la puțin timp de la lansarea ultimei rachete. Are 21 de ani, este blondă, cu ochi albaștri, și ar fi putut foarte bine să fie muza divizionului. Asta dacă nu ar fi avut o contracandidată foarte serioasă, în persoana colegei și prietenei sale, Laura Gîscă, în vârstă de 27 de ani. La numai un an de la absolvirea școlii de maiștri militari, participarea lor la

această aplicație, în echipa de luptă a divizionului, constituie o premieră absolută.

"Abia acum am conștientizat cu adevărat responsabilitatea și finalitatea muncii noastre. Dincolo de sentimentul împlinirii unui vis, succesul obținut astăzi, alături de colegii mei, este rezultatul pregătirii serioase vreme de un an" – ne spune Laura. Știe că este doar la început de drum, că mai are multe de învățat, însă se simte norocoasă, pentru că face parte dintr-un colectiv unit, format din oameni responsabili, adevărați profesioniști.

Alina este cel puțin la fel de ambițioasă. Ne povestește că ideea de a urma cariera militară i-a venit după ce a obținut brevetul de parașutist sportiv, la un aeroclub din Iași. Când a aflat că a fost admisă la școala de maiștri militari, s-a bucurat atât de tare încât a renunțat imediat la facultățile la care reușise, cea de medicină și cea de geografie. Acum e sigură că a făcut cea mai bună alegere. S-a pregătit mult pentru această aplicație și ține să le mulțumească în mod deosebit maiorului Ionel Ferțu și maistrului militar Leontin Lăcustă, de la care a învățat foarte multe lucruri. Cea

mai mare satisfacție a ei este aceea că munca sa a contribuit la succesul echipei. În final, Alina le-a transmis un mesaj celor care încă mai cred că funcțiile tehnice sunt rezervate exclusiv bărbaților: "Vremea prejudecăților a apus, monopolurile au căzut, iar concurența a crescut simțitor. Antrenați-vă! Astăzi, cel mai bun câștigă".

Tinerii – în luptă

Sublocotenentul Aurel Cobzaru are 23 de ani și face parte din promoția 2003 a Academiei Forțelor Aeriene. Botezul focului l-a primit în

2002, pe când era student în anul II. Atunci a reușit să obțină, alături de colegii săi, calificativul "FOARTE BINE" la tragerile executate cu tunul antiaerian de calibru 57 mm. Ne spune că aplicația de atunci a fost o experiență utilă, care l-a ajutat în primul rând să se adapteze condițiilor din poligon. Acum, după ce a obținut calificativ maxim și la lansarea rachetelor, în echipa de luptă a divizionului, Aurel este de părere că misiunea tinerilor ofițeri ar fi mult mai ușoară, dacă în Academie s-ar pune accentul pe disciplinele practice. "Șansa noastră a fost aceea că, în divizion, am avut de la cine învăța – ne spune Aurel. Sperăm că arma pe care am ales-o să aibă un viitor. Ar fi păcat să nu continuăm să obținem rezultate deosebite, lângă atâția oameni de valoare".

Colegul său de promoție, sublocotenentul Sorin Carpen, are aceeași vârstă. În cazul său, cariera militară este o tradiție de familie. Cel care l-a îndrumat către arma artilerie și rachete antiaeriene a fost tatăl său, colonelul Vasile Carpen. Hotărât să nu-l dezamăgească, Sorin s-a străduit foarte mult, rezultatele deosebite obținute în procesul de pregătire asigurându-i titlul de lider al promoției de ofițeri 2003. Despre aplicația care s-a încheiat astăzi, o dată cu tragerile de luptă, este convins că a fost o experiență deosebit de utilă. "A fost o nouă etapă din cariera noastră – ne spune Sorin. Un nou examen pe care l-am trecut cu bine. Ne bucurăm că am avut șansa de a demonstra că suntem utili, că eforturile investite în pregătirea noastră nu au fost în zadar."

Nu numai "bobocii" au avut emoții. Locotenentul Dan Pandrea a avut un rol deosebit de important în echipa de luptă a divizionului – acela de ofițer cu dirijarea. S-a pregătit intens pentru această aplicație, conștient fiind de responsabilitatea imensă pe care o implică noua sa funcție pentru îndeplinirea misiunii divizionului.

"Nu a fost ușor, însă am beneficiat de o susținere deosebită din

partea colegului meu de promoție, locotenentul Sebastian Drăgulin. Are toate calitățile necesare unui bun profesor. De la el am învățat, într-un timp foarte scurt, tot ceea ce trebuie

să facă un bun ofițer cu dirijarea" – ne spune Dan și, schimbând tonalitatea și clipind din ochi, continuă: "Ca să mă revanșez, i-am împărtășit câteva secrete, învățându-l cum să reușească în viață..." Râde. La fel ca Sebastian și ceilalți colegi. E clar: emoțiile au trecut de mult, lăsând locul acelei bune dispoziții născute din satisfacția misiunii îndeplinite.

Zi de vară, până-n seară

În poligon, tragerile continuă. E rândul colegilor noștri, artileriști ai forțelor terestre, să-și dovedească măiestria, lansând, cu o deosebită precizie, rachete KUB, A-95 și OSA asupra țintelor aeriene.

Pentru personalul poligonului, ziua este departe de a se fi sfârșit. Oamenii s-au obișnuit de mult cu programul prelungit. Numai anul acesta, poligonul Capu Midia găzduiește 7 serii de aplicații cu trageri de luptă, la care participă peste 50 de unități și subunități aparținând Forțelor Aeriene, Forțelor Terestre, Comandamentului Logistic etc. Printre serviciile pe care poligonul le pune la dispoziția participanților la aceste aplicații se numără: cazarea, hrănirea, siguranța generală a tragerilor, sistemul de ținte și serviciul de arbitraj.

De data aceasta, în poligon, echipa, echipele au învins. În ce mă privește, însă, niciodată nu mi-au fost clare beneficiile cooperării. Aici, eu am încercat să fac totul de unul singur. Adică, am vrut să fiu, în același timp, redactor și fotoreporter. Și nu știu dacă am reușit! Aș fi vrut ca acest reportaj să oglindească, în egală măsură, nu doar succesele rachetiștilor, ci și pe cele ale artileriștilor, ale aviatorilor și ale radiolocatoriștilor. Însă, în poligon, activitățile se succed atât de rapid, iar distanțele sunt atât de mari... Aș fi vrut să pot alerga mai mult, să fiu mai eficient în scurtarea dialogurilor, sau măcar să fi făcut o investiție mai serioasă, atunci când am achiziționat o cameră digitală, pentru a surprinde, în instantanee, ceva mai mult decât norul de praf stârnit de lansarea rachetelor...
Un lucru, însă, este sigur: de acum, mă voi gândi de două ori înainte de a-mi asuma, de unul singur, responsabilitatea prezentării unor aplicații atât de complexe.

Locotenent
CIPRIAN PĂTRAȘCU

RESTRUCTURARE ÎN... AZIMUT, DISTANŢĂ ŞI ÎNĂLŢIME

Numită uneori activă, alteori pasivă, altă dată auxiliară ori formă de asigurare de luptă, radiolocaţia de azi, observarea şi pânda de ieri, nu şi-a abandonat niciodată rostul şi chemarea sa istorică, acelea de a reprezenta "ochii şi urechile" Forţelor Aeriene.

Compania de radiolocaţie dispusă în coasta localităţii dobrogene Baia se încadrează perfect în pitorescul locului. Perpelită vara de soarele dogoritor, biciuită iarna de vântul care-şi aruncă suflarea tăioasă şi rece dinspre stepa rusească peste Marea Neagră, subunitatea se află în căutarea unei noi identităţi, conformă cu ancorarea Forţelor Aeriene Române într-o nouă realitate, într-un nou context geopolitic şi militar. Şi, nu în ultimul rând, într-un nou val tehnologic.

Staţia de radiolocaţie, de producţie românească, START 1M

EFICIENŢA, LIANTUL ÎNTRE TRECUT ŞI PREZENT

Căpitanul Gheorghe Ţigăeru poate fi considerat unul dintre comandanţii de companii de radiolocaţie din tânăra gardă, fiind promoţie 1991. Subunitatea sa îşi extrage seva existenţei din nodul radiotehnic înfiinţat în anul 1956, numărându-se printre primele subunităţi de radiolocaţie din ţară, în urma creării, cu numai un an înainte, a structurii de forţe denumită la acea vreme Trupele Radiotehnice. De-a lungul timpului, misiunile au rămas mereu aceleaşi: cercetarea spaţiului aerian prin radiolocaţie, descoperirea aeronavelor din zona de cercetare, concomitent cu determinarea caracteristicilor de zbor ale acestora şi înştiinţarea punctelor de comandă ale eşaloanelor superioare despre situaţia aeriană.

"Radiolocaţia a cunoscut transformări profunde în ultimii ani, atât sub raport conceptual, cât şi structural. Astfel, desfiinţarea brigăzilor radiotehnice, considerate un eşalon intermediar, şi subordonarea subunităţilor de radiolocaţie bazelor aeriene au avut drept efect transformarea acestei arme într-o structură suplă şi eficientă, cu timpi de reacţie specifici armatelor moderne" – constată căpitanul Ţigăeru.

Dar lucrurile ar merge foarte bine dacă nu ar exista probleme care ţin de logistică. "În momentul de faţă – ne informează tânărul comandant –, nu avem asiguraţi acumulatori, iar anvelopele mijloacelor auto şi-au depăşit de mai mult timp resursa. Apoi, nu trebuie uitat faptul că o companie de radiolocaţie înseamnă o structură complexă. Pe lângă tehnica specifică de radiolocaţie, există tehnică de transmisiuni, tehnică auto, iar gestionarea resurselor necesită o atenţie deosebită, mai ales dacă se întâmplă să nu existe specialişti pe un anumit tip de tehnică. De pildă, nu avem un subofiţer de specialitate care să gestioneze resursele auto. Aşteptăm instalarea unor extractoare de date pe radarele analogice care să permită transmiterea informaţiilor în mod automatizat". Dar, dincolo de unele disfuncţionalităţi pasagere, sperăm, oamenii de aici îşi văd de treabă şi privesc încrezători spre viitor. "Noi suntem optimişti, iar această stare de spirit este generată de mai mulţi factori. În primul rând, colectivul este tânăr, cred că media de vârstă a personalului este undeva sub 30 de ani, ceea ce înseamnă că schimbul de generaţii s-a realizat cu succes. Apoi, încadrarea este satisfăcătoare. Funcţiile de ofiţeri, militari angajaţi pe bază de contract şi civili sunt încadrate în proporţie de sută la sută, iar cele de maiştri militari şi subofiţeri, în jur de cincizeci la sută. Executăm serviciul <<Poliţie Aeriană>> în ture cu durata de 24 de ore din postura de rezerve, adică nu cuplăm tehnica decât la ordin. Tura de serviciu are în compunere un maistru militar (şef de tură radar) şi un echipaj de deservire a radarelor, format din doi militari angajaţi pe bază de contract, oricare dintre cei numiţi în tura de serviciu dispunând de deprinderile necesare exploatării fiecărei staţii radar aflate în dotarea subunităţii. Avem responsabilităţi. Ne simţim utili" – ni se destăinuie căpitanul Ţigăeru.

Căpitanul Gheorghe Ţigăeru, un comandant al noii generaţii

MESERIE, DAR ŞI PASIUNE

Activitatea din cadrul cazărmii vine în sprijinul celor afirmate de către chiar comandantul acesteia. **Sergentul Iulian Jacotă** şi **caporalul Daniel Dornianu** fac echipă la transportul materialelor în vederea redistribuirii zonelor de responsabilitate din perimetrul subunităţii. Lada-i grea, căldura mare... Chiar dacă unul este de un an de zile cadru militar cu acte în regulă, iar cel de-al doilea doar militar angajat pe bază de contract, amândoi au un numitor comun în decizia de a urma cariera armelor: stagiul militar. Sergentul Jacotă este, de loc, din Năvodari, şi a avut norocul de a fi repartizat ca militar în termen la fosta bază aeriană de la Mihail Kogălniceanu. Activitatea de acolo l-a apropiat de piloţi şi de aeronave, în special, şi de armată, în general. Povesteşte despre MiG-ul 29 şi MiG-ul 23 ca un copil despre nişte jucării pe care ştie că părinţii nu i le vor cumpăra niciodată. După efectuarea stagiului, şi-a dat seama că nu poate sta departe de uniforma militară, aşa că, în anul 1997, s-a angajat ca militar pe bază de contract. A vrut însă mai mult şi s-a înscris la cursurile pentru subofiţeri pe filieră indirectă. În anul 2003 a absolvit cursul la şcoala de la Mediaş, iar visul de a face parte din categoria cadrelor militare a devenit realitate. Serviciul de tură, naveta la Năvodari, unde este căsătorit şi locuieşte cu soţia, nu sunt obstacole de netrecut, mai ales că prin funcţia actuală, operator radiolocaţie, are ocazia de a sprijini aviaţia, prima lui dragoste.

Siluetele semeţe ale celor trei radare analogice (P37 – pentru determinarea distanţelor mari, PRV13 – destinat determinării înălţimilor mari şi P18 – pentru înălţimile mici şi medii) conferă cadrului general greutate şi semnificaţie, dar şi sentimentul

datoriei împlinite. Nu par timorate de faptul că radarul FPS-117 le-a trimis pe banca de rezerve, ba chiar sunt mândre că încă se mai apelează la serviciile lor într-o epocă cuprinsă de o adevărată frenezie a dezvoltării tehnologiei digitale.

Nici mândria unităţii, singurul radar digital (START 1M), de producţie românească, pentru determinarea înălţimilor mici, nu pare a fi total lipsit de griji, deoarece, după ani buni de funcţionare, a rămas tot singur, numai el, prototipul.

În faţa cabinei, ne întâmpină chiar şeful staţiei, **maistrul militar Laurenţiu Pavliuc.** Promoţie 1990, acesta este un maistru "călit" în îmblânzirea radarelor şi interpretarea călătoriilor undelor electromagnetice în eter. Deşi este de loc din Medgidia, unde este căsătorit şi are locuinţa, naveta reprezintă un stil de viaţă pentru maistrul Pavliuc. Asta-i meseria, se justifică maistrul. Radarele sunt ca şi copiii lui. Secretele lor sunt şi secretele lui. La fel ca într-o familie. Durerile lor sunt analizate şi tămăduite de maistrul care este pasionat de electronică încă din şcoala

Maistrul militar Laurenţiu Pavliuc are două mari iubiri: familia şi meseria

generală, când a primit cadou un aparat de radio. Din acel moment, tot ce înseamnă aparat electric şi electronic a luat cunoştinţă de curiozitatea actualului maistru de radiolocaţie. Staţia START 1M este considerată de către Pavliuc o staţie de radiolocaţie a timpurilor actuale. Într-adevăr, nu trebuie să fii specialist pentru a observa diferenţa între acest tip de radar digital şi un radar analogic. "Blocurile acelea pline cu tuburi electronice au fost înlocuite de câteva circuite integrate. Mouse-ul a pensionat şurubelniţa, <<stiloul>> specialistului în radare analogice. Acum, cu un simplu click, pe indicatorul de observare circulară apar desfăşurările de distanţă sau de azimut, ţintele şi datele despre ţinte, în funcţie de setările pe care le faci cu ajutorul <<şoricelului>>. Şi totul e color. Atmosfera sufocantă din cabina unui radar analogic, datorită căldurii emanate de tuburi, este înlocuită aici de aerul proaspăt generat de sistemul de ventilaţie. Eventualele deranjamente sunt înlăturate nu printr-o excursie pe scheme lungi cât o zi de post, ci printr-o simplă resetare a calculatorului. Sigur, acest radar, fiind doar prototip, dincolo de avantajele în exploatare şi de performanţe (prelucrarea semnalului se realizează numeric, permite saltul în frecvenţă etc.), prezintă şi unele dezavantaje, cum ar fi faptul că trebuie asigurată o anumită temperatură înainte de cuplare sau că nu există soft-ul necesar funcţionării la capacităţile sale maxime. De altfel, în cazul unor defecţiuni, specialiştii de la Agenţia pentru Cercetare Tehnică şi Tehnologii Militare (ACTTM) sunt cei care vin, constată şi înlocuiesc piesa defectă. Noi doar exploatăm radarul" – concluzionează maistrul Pavliuc.

RADARUL DIGITAL START 1M

Locotenent-colonelul Corneliu Vlădăreanu, actualul responsabil de proiect al acestui radar, din cadrul ACTTM, ne-a oferit câteva amănunte despre istoricul şi performanţele staţiei START 1M: "În anul 1987 s-a luat hotărârea fabricării unui radar modern de către o întreprindere specializată. A fost aleasă Electronica Industrială, actualmente S.C. ELPROF S.A. Programul a fost finalizat în anul 1994, prin fabricarea şi dotarea unităţilor de radiolocaţie cu 12 radare START 1 şi un laborator şcoală la Braşov. Datorită faptului că emiţătorul provenea de la staţii vechi de radiolocaţie, scoase din dotare, unii parametri (în special de contramăsuri electronice) nu puteau fi realizaţi. În aceste condiţii s-a decis înlocuirea instalaţiei de emisie-recepţie şi procesare semnal cu un produs de la o firmă specializată în radare, care deţinea şi o tehnologie avansată. A fost aleasă firma MARCONI, din Anglia, deoarece marea majoritate a ofertanţilor la acea vreme ofereau un radar complet, în timp ce noi aveam nevoie doar de nişte componente. Rolul firmei MARCONI a fost de a ne livra instalaţia de emisie-recepţie şi procesare de semnal împreună cu documentaţia de cunoaştere, exploatare-instalare şi de a şcolariza specialişti. În cursul anului 1994 au fost trimişi specialişti la şcolarizare şi în toamna aceluiaşi an a sosit primul echipament englezesc. În vara anului 1995 a fost omologat primul radar model experimental, denumit START 1M (M-modernizat).

Programul a fost transferat la ACTTM în vederea realizării prototipului. Conducător de proiect a fost, până în anul 1999, locotenent-colonelul ing. Sergiu Ghindă. Ulterior, proiectul a fost preluat de către mine.

În realitate, staţia START 1M este o staţie complet diferită de staţia START 1. Produsul START-1M este o staţie de radiolocaţie terestră, în gamă centimetrică, destinată descoperirii şi urmăririi ţintelor aeriene care evoluează la înălţimi mici.

Principalele avantaje oferite de staţia de radiolocaţie START 1M în comparaţie cu staţia P18, de producţie sovietică, existentă şi în acest moment în dotarea subunităţilor de radiolocaţie, ar fi: prelucrarea semnalului, după recepţie, se poate face mult mai simplu; volumul ocupat de un bloc numeric este foarte

Aspect din interiorul modern şi ergonomic al cabinei radarului digital START 1M

mic în comparaţie cu unul analogic; viteza de prelucrare (calcul) este foarte mare acum şi există posibilitatea achiziţionării unor plăci de prelucrare din comerţ, la care se adaugă software-ul adecvat; componentele fiind aproape în totalitate tranzistori şi circuite integrate, fiabilitatea faţă de radarul P18 este net superioară. Singurul tub existent este TWT (tubul emiţător), care are garantate 10.000 de ore de funcţionare, faţă de tubul emiţător de la P18, care nu depăşeşte 1.000 de ore".

Supravegherea spaţiului aerian şi informarea beneficiarilor asupra situaţiei existente la momentul dat pentru a se putea interveni şi rezolva în timp util aspectele critice apărute – acesta este rolul radiolocaţiei. Ceea ce a nuanţat-o şi rebotezat-o de-a lungul anilor nu a fost rostul, ci baza materială, "uneltele de muncă", adică: aparatura optică şi de ascultare, aparatura de detecţie electromagnetică (radiolocatorul), mijloacele de transmitere a informaţiilor (soneria, telefonul, radioul, radioreleul) şi componentele mecanizate şi automatizate ale lucrului.

Ori de câte ori un singur val de schimbare predomină într-o entitate dată, direcţiile dezvoltării viitoare se deslușesc relativ uşor. Subunităţile de radiolocaţie din compunerea Forţelor Aeriene Române se află în acest moment în faţa unui astfel de val. Iar acest val nu trebuie ratat!.

Locotenent MIRCEA BARAC

F-16 FIGHTING FALCON

F-16 Fighting Falcon este un avion de luptă multirol, deosebit de manevrabil, care şi-a câştigat reputaţia de armă redutabilă inclusiv în timpul numeroaselor misiuni îndeplinite în cadrul operaţiunii "Furtună în deşert", desfăşurată în Golful Persic, în anul 1991.

În construcţia acestei aeronave, compania americană Lockheed Martin a preluat anumite sisteme performante din înzestrarea avioanelor F-15 şi F-111. Acestea au fost integrate într-un sistem unitar de înaltă tehnologie, capabil să răspundă eficient noilor solicitări ale câmpului de luptă modern.

Interesate în înzestrarea propriilor forţe aeriene cu un avion de luptă multirol, o serie de state membre NATO – Belgia, Olanda, Danemarca, Norvegia şi Portugalia – au format un consorţiu în scopul producerii aeronavei F-16.

În prezent, acest avion este operaţional în forţele aeriene a 24 de state.

Armament:

- Tun: General Dynamics 20 mm;
- Rachete: AGM-65 Maverick, AIM-9 Sidewinder, AIM-120 AMRAAM;
- Bombe: GBU-29/30/31/32 JDAM, MK-82/84, AN/AAQ-13/14 LANTRIN.

Caracteristici tehnico-tactice

- Anvergura: 9,45 m;
- Lungimea: 15,03 m;
- Înălţimea: 5,09 m;
- Greutatea: 8,5 t;
- Greutatea maximă la decolare: 12 t;
- Puterea motorului: 131,6 kN;
- Viteza maximă: Mach 2
- Raza de acţiune: 1.252 km.

Pagini realizate de
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

UTILIZATORI

Belgia – Forţele Aeriene (160 x F-16);
Chile – Forţele Aeriene (10 x F-16);
China – Forţele Aeriene (150 x F-16);
Coreea de Sud – Forţele Aeriene (180 x F-16);
Bahrain – Forţele Aeriene Regale (22 x F-16);
Egipt – Forţele Aeriene (212 x F-16);
Emiratele Arabe Unite – Forţele Aeriene (80 x F-16);
Grecia – Forţele Aeriene (140 x F-16);
Indonezia – Forţele Aeriene (12 x F-16);
Danemarca – Forţele Aeriene Regale (77 x F-16);
Italia – Forţele Aeriene (34 x F-16);
Iordania – Forţele Aeriene Regale (33 x F-16);
Norvegia – Forţele Aeriene Regale (84 x F-16);
Olanda – Forţele Aeriene Regale (203 x F-16);
Israel – Forţele Aeriene (260 xF16);
Pakistan – Forţele Aeriene (111 x F-16);
Polonia – Forţele Aeriene (48 x F-16);
Portugalia – Forţele Aeriene (45 x F-16);
Singapore – Forţele Aeriene (70 x F-16);
Oman – Forţele Aeriene Regale (12 x F-16);
SUA – NASA (4 x F-16), Forţele Aeriene (2.230 x F-16), Forţele Navale (40 x F-16);
Thailanda – Forţele Aeriene Regale (54 x F-16);
Turcia – Forţele Aeriene (240 x F-16);
Venezuela – Forţele Aeriene (24 x F-16).

AVIONUL SUPERSONIC ROMÂNESC A... MURIT ÎN FAZA DE PROIECT

Puțini sunt cei care știu că industria aeronautică din România a avut șansa să producă un avion supersonic. Acest avion s-ar fi numit IAR-95. Proiectul său a fost finalizat sută la sută, iar aeronava urma să fie fabricată la Întreprinderea de Avioane Craiova. Dar nu a fost să fie! Istoria completă a avionului supersonic românesc, atât cât a fost ea, în interviul cu domnul inginer diplomat Simion Tătaru, manager de program în cadrul Institutului Național de Cercetări Aerospațiale "Elie Carafoli".

– Domnule inginer, cum s-a ajuns la ideea realizării unui avion supersonic în România?

– La mijlocul deceniului opt al secolului trecut, industria aeronautică românească traversa o perioadă de glorie a istoriei sale. Astfel, după zborul prototipului avionului IAR-93 la data de 31 octombrie 1974, a încolțit, în cadrul institutului IMFCA (azi INCAS – Institutul Național de Cercetări Aerospațiale "Elie Carafoli"), ideea proiectării unui nou avion, de data aceasta a unui avion supersonic. După prezentarea temei de proiect pentru aprobare de către M.Ap.N., a fost înființat în cadrul institutului un mic colectiv de concepție a unui avion supersonic cu denumirea de IAR-95, colectiv condus de domnul inginer Dumitru Badea.

– Care era destinația și ce caracteristici trebuia să îndeplinească avionul respectiv?

– În prima etapă, s-a dorit realizarea unui avion supersonic de vânătoare și vânătoare-bombardament cu caracteristici de viteză, capacitate de încărcare, distanță de zbor, viteză ascensională, manevrabilitate etc. de cel mai înalt nivel, comparabil cu McDonnell F-4 Phantom sau chiar cu F-15. Corespunzător cu destinația sa, avionul trebuia să fie capabil să execute atât misiuni de distrugere la sol și în aer a forțelor și mijloacelor de atac ale inamicului, misiuni de neutralizare a transporturilor inamicului, misiuni de dezorganizare a sistemului de conducere al acestuia, cât și misiuni de cercetare aeriană și sprijin în acțiunile de luptă ale trupelor proprii. Urma să fie realizat în variantele constructive monoloc (pentru utilizare operațională în misiuni) și biloc (pentru instrucție și antrenament). Pentru îndeplinirea misiunilor, acesta ar fi fost prevăzut cu un număr de șapte puncte de acroșare exterioare, iar timpii de refacere a capacității de luptă și de schimbare a motorului ar fi fost mai mici decât ai celorlalte avioane existente în dotare.

– Ținând cont de contextul social, economic și politic al vremii, era acesta un proiect realist?

– Proiectul avionului supersonic românesc a fost abordat cu toată seriozitatea. Luând în considerare faptul că nu existau oferte pentru licențe din exterior, iar din punct de vedere al construcției nu existau obstacole majore, structura tip IAR-93 putea fi comună cu a unui avion supersonic. Obstacole majore, însă, erau reprezentate de motor, în primul rând, apoi de sistemul de arme foarte specilizat (radar, rachete etc.). Cu toate acestea, proiectul era realizabil dacă nu ar fi existat o nefericită tendință spre "avionul maxim", nejustificată nici tactic, nici economic, nici politico-strategic. Politic, izolarea țării noastre și tendința autarhică a acelor vremuri au împiedicat intrarea în programe internaționale, la care industria a fost invitată (în 1966 Galion/Airbus, în 1980 ATR-42, apoi în 1981 Aermacchi) și care ar fi putut funcționa și în prezent, spre deosebire de acordurile cu URSS, care, cu toată bunăvoința reprezentantului din partea sovietică, au căzut iremediabil după 1990, în ciuda importantelor investiții făcute.

Macheta avionului supersonic – varianta cu ampenaj vertical simplu

– Care au fost etapele derulării acestui proiect?

– Proiectul avionului de luptă supersonic românesc s-a desfășurat în trei etape, sub conducerea inginerului Dumitru Badea, plus o a patra, sub conducerea inginerului Constantin Roșca.

Inițial, pentru a respecta cerințele temei de proiect, s-a propus înzestrarea avionului cu două motoare Spey (sau mai puternice). În aceste condiții, dimensiunile și masele estimate ale avionului erau prea mari, fapt pentru care varianta respectivă a fost abandonată, încheindu-se astfel prima etapă.

Cea de a doua etapă s-a desfășurat în perioada 1975-1980. A fost elaborată o nouă temă de proiect, acceptată de armată, dar cu două amendamente esențiale: viteza să fie de cel puțin 2,5 Mach, iar în dotare să fie incluse 4 tunuri de bord, calibru 30 mm. Este necesar să se precizeze că era vorba de un avion cu viteza maximă supersonică, dar cu viteza de croazieră subsonică. Motorul Spey militar era foarte bine adaptat tocmai pentru acest domeniu de zbor. Însă, la acea dată, nu se cunoșteau caracteristicile motorului. Pentru studiile comparative, ca și pentru cele de configurație ale avionului, s-au utilizat datele din publicațiile de specialitate, care erau, însă, foarte sumare. Obstacole suplimentare au apărut și ca urmare a întârzierii intrării în funcțiune a sufleriilor institutului, precum și a urgenței rezolvării altor programe, ca IAR-93 sau IAR-99. Datorită lipsei datelor concrete despre motorul Spey, în anul 1976, s-a propus realizarea avionului cu motorul sovietic de pe MiG-21 (R11/R13). Astfel, proiectul s-a desfășurat pe două direcții, cu motor Spey militar și cu motor R11/R13, până în anul 1979, când s-au primit, în fine, caracteristicile complete ale motorului Spey. Studiul tehnico-economic de produs (STE) elaborat în 1979, pe baza datelor Spey, estima un cost total al programului de 2,5 miliarde lei (prototipuri și 200 de avioane de serie), cu o durată de 15-20 de ani. Însă, în urma rezultatelor primelor probe de suflerie aerodinamică, în supersonic, având și caracteristicile motorului, a rezultat că în configurația dată și cu motorul Spey militar, viteza maximă cerută prin temă (M=2,5 Mach) nu putea fi realizată.

– Totuși, de ce a fost ales acest motor, dacă existau atâtea inconveniente?

– Exista atunci, ca urmare a achiziționării de avioane civile BAC 1-11 pentru TAROM, perspectiva obținerii motorului Spey militar, fie de la Rolls-Royce, fie din China, produs sub licență. Însă englezii ne-au furnizat caracteristicile complete abia în 1979, iar din partea chineză abia s-a obținut permisiunea de a vedea de aproape unul din prototipurile realizate sub licență la uzina din Xian, în primăvara anului 1980. Acum se știe că Rolls Royce vindea pentru țările comuniste variante de motoare depășite din punctul de vedere al caracteristicilor de tracțiune și consum combustibil, așa cum a fost VIPER 632-41 folosit pe avioanele IAR-93 și IAR-99. Așa stăteau lucrurile și cu motoarele din categoria Military Spey, care pierdeau sensibil din forța de tracțiune

la viteze mari, utilizarea lor peste viteze de 2 Mach nefiind recomandată. Acesta a fost și motivul pentru care a fost reluată ideea din 1976, a propulsiei cu motorul R11/R13, în paralel cu Spey, dar într-o configurație neconvențională. De altfel, inginerul Badea arăta într-un memoriu personal înaintat conducerii institutului faptul că motorizarea unei configurații neconvenționale cu avantplan, cu motorul R11/R13, ar fi fost fezabilă, dacă ar fi fost susținută, deoarece: ◆motorul R11 era disponibil în China, nefiind grevat de restricții, ca în cazul Spey M; ◆mai multe configurații asemănătoare concurente zboară în prezent (Grippen, Eurofighter, Rafale); ◆motorul R11/13 ar fi fost relativ ușor de înlocuit cu unul mai modern din aceeași clasă de putere (de exemplu, General Electric F-400) după anul 1990.

– Ce s-a întâmplat în continuare, în momentul în care s-a ajuns la concluzia că motorul Spey nu îndeplinește condițiile?

– A urmat, firesc, cea de a treia etapă. Deoarece se demonstrase prin probele preliminare de suflerie în supersonic că mai este de lucrat asupra ansamblului configurație aerodinamică plus motor pentru obținerea unor performanțe acceptabile, s-a decis să se solicite armatei amendarea temei de proiect, în sensul relaxării cerinței privind viteza maximă de la 2,5 Mach, la 2 Mach, precum și abordarea unor configurații neconvenționale cu avantplan, cu aripa delta, dublu delta etc.

În această idee, echipa coordonată de inginerul Badea și cu ajutorul inginerului L.Z. Dumitrescu a definit o configurație neconvențională, pe care, însoțită de un memoriu, a înaintat-o conducerii institutului și Centrului Național al Industriei Aeronautice Române (CNIAR). În paralel, a fost realizată o primă machetă simplificată care a fost testată în sufleria subsonică cu rezultate încurajatoare. Respectiva configurație se baza pe motorul R11/13, cu fuzelaj posterior și ampenaj vertical, parbriz, cupolă de MiG-21, precum și unele sisteme de IAR-93. Orientarea programului a fost agreată și susținută de majoritatea specialiștilor institutului pe linie de aerodinamică, mecanica zborului și aerodinamica comenzilor de zbor, dar nu s-a primit nici un răspuns la propunerile avansate. Răspunsul a venit mai târziu, în anul 1982, când conducerea institutului, nemulțumită de stadiul proiectului, a decis trecerea acestuia în responsabilitatea altui șef de proiect, în persoana inginerului Constantin Roșca. Se trecea astfel la cea de a patra etapă, și ultima, a programului de avion supersonic românesc.

– O dată cu schimbarea șefului de proiect s-au schimbat și unele din cerințele inițiale ale temei de proiect?

– Nu s-au schimbat cerințele, în schimb, de data aceasta s-a lucrat în forță, fiind angrenate toate compartimentele institutului. S-au realizat proiectarea structurii și a comenzilor de zbor primare și secundare, instalația hidraulică, instalația de combustibil, instalația de oxigen, instalația de climatizare etc. Au fost executate calculele de analiză statică, dinamică și oboseală pentru tot avionul. De asemenea, au fost făcute calculele de aerodinamică generală, calități de zbor și dinamica zborului. S-au executat machete ale avionului, care au fost testate în sufleria subsonică și trisonică în cel puțin trei variante.

– S-a încercat varianta colaborării cu vreun partener străin în vederea realizării acestui proiect?

– S-a încercat, la fel ca în cazul IAR-93, o colaborare cu partea iugoslavă. În această idee, la întâlnirile din iulie 1981, de la Timișoara, și ianuarie 1982, de la Belgrad, ale Comitetului Mixt româno-iugoslav, s-a pus problema cooperării în vederea proiectării și fabricării în comun a unui avion supersonic. Pentru aceasta, partea română a ales motorul sovietic R29-300 PE, care era montat pe avionul MiG-23, cu care, pe avionul IAR-95, s-a ajuns la viteza calculată de 2 Mach.

Partea iugoslavă a analizat posibilitatea de procurare a unui motor din Vest (Franța, Anglia, SUA), motor care nu putea fi procurat de România, țara noastră aflându-se sub embargou din acest punct de vedere. Au fost schimbate între cele două părți temele de cercetare propuse de fiecare, însă până la urmă nu s-a căzut de acord asupra motorului și asupra vitezei avionului, fapt pentru care colaborarea nu s-a finalizat.

– Se pare că motorul a reprezentat cu adevărat stânca legendarului Sisif.

– Din păcate, chiar așa este. După întreruperea negocierilor cu partea iugoslavă, s-au purtat tratative cu sovieticii în vederea obținerii licenței de fabricare pentru motorul R29-300, din echiparea avionului MiG-23. Una dintre primele întâlniri a avut loc pe data de 23 decembrie 1982. Atunci a și fost transmisă de către partea română, prin CNIAR, Direcției Generale a inginerilor din Comitetul de Stat pentru relații economice (GIU/GSK) din URSS, cerința pentru acordarea licenței în vederea fabricării motorului de aviație R29-300 în România. Apoi, în cadrul discuțiilor purtate în perioada 16-20 mai 1983 privind acordul de transmitere a licenței, partea sovietică a înmânat părții române proiectul de acord prelucrat. Ulterior, după o serie de amânări ale tratativelor, partea rusă a solicitat un preț prohibitiv, fapt ce a determinat abandonarea acestei piste.

– Nu s-a încercat realizarea unui motor supersonic românesc?

– În momentul eșuării tratativelor pentru motorul R29-300, s-a propus în institut o temă de proiectare a unui astfel de motor, dar proiectul nu a putut fi finalizat. În aceste condiții, s-a luat în calcul o variantă cel puțin hazardată, și anume aceea a copierii motorului de MiG-23, piesă cu piesă.

– Cât de viabil mai era proiectul avionului în condițiile luării în calcul a atâtor tipuri de motoare?

– La data de 20 martie 1984, M.Ap.N. a aprobat modificarea caracteristicilor tehnico-tactice din tema de proiectare a produsului IAR-95 în legătură cu cerința ca acest avion să folosească motorul R29-300. Astfel, la sfârșitul semestrului I al anului 1984, după desfășurarea în ritm alert a unui mare volum de lucrări de concepție și aerodinamică experimentală și teoretică, configurația avionului model experimental a fost complet definită și înghețată.

Practic, proiectul avionului era gata și s-a luat hotărârea realizării unui avion supersonic model experimental, IAR 95-ME, cu motor R29-300 PE, motor luat de pe un MiG-23. Această configurație asigura îndeplinirea tuturor performanțelor din

Macheta avionului supersonic – varianta cu ampenaj vertical dublu

cerințele temei de proiect. Performanțele de manevră ale avionului, preliminare, erau mai bune decât cele realizate de MiG-23 MF. În urma estimărilor de performanță realizate în baza experimentărilor din sufleriile Institutului de Aviație, avionul avea o manevrabilitate comparabilă cu avioanele de luptă realizate în Vest (MIRAGE 2000, F-16, F-20).

– Ce ne puteți spune despre avionica cu care ar fi urmat să fie echipat avionul IAR-95?

– În privința aceasta, se luase legătura cu eventuali furnizori de echipamente (radar de bord, HDD, HUD), cum ar fi Thomson-CSF, Smiths etc. Pentru sistemul de comenzi de zbor, se putea conta, în cazul cel mai pesimist, pe echipamente similare cu cele de pe IAR 93 (servocomenzi, servovalve etc.). De asemenea, fusese inițiată o colaborare cu ITC-București pentru un calculator de bord digital triplu redundant, urmând să se abordeze ulterior un sistem complet electric de comenzi de zbor-FBW.

– Unde urma să se fabrice avionul?

– Inițial, s-a dorit ca fabricarea avionului să se realizeze la Întreprinderea de Avioane București (ROMAERO). În luna iunie 1985, a avut loc o vizită la Întreprinderea de Avioane Craiova a lui Nicolae Ceaușescu și s-a hotărât fabricarea modelului experimental a avionului supersonic românesc la Craiova, în colaborare cu celelalte întreprinderi aeronautice românești. Însă la data de 1 august 1985, s-a hotărât sistarea proiectelor de avioane militare și, implicit, renunțarea la programul avionului supersonic românesc.

Interviu realizat de locotenent MIRCEA BARAC

Slovacia: MILITARI SLOVACI SE ANTRENEAZĂ ÎN POLONIA

Din Varşovia, agenţia de ştiri **FRANCE PRESSE** transmite că, în perioada 30.08 – 10.09.2004, pe teritoriul Poloniei se desfăşoară două exerciţii militare ale Forţelor Aeriene Slovace – "STRELA 1-2004" şi "STRELA 2-2004" –, constând în trageri de luptă cu tehnica de aviaţie şi cu sisteme terestre de apărare antiaeriană. Participă subunităţi din organica Forţelor Aeriene Slovace, compuse din 135 de militari şi dotate cu 5 aeronave "MiG-29", 2 aparate "An-26", o aeronavă "An-24" şi două sisteme de apărare antiaeriană de tipul "2K12 KUB".

MiG - 29

Coreea de Sud: ÎNTĂRIREA COMPONENTEI AERIENE AMERICANE

După cum relatează pe larg agenţiile **ASSOCIATED PRESS** şi **UNITED PRESS INTERNATIONAL**, Departamentul american al Apărării intenţionează să întărească "serios" prezenţa componentei aeriene în Coreea de Sud, prin dislocarea temporară în această ţară a unei escadrile de avioane de luptă de tipul "F-15E", care va fi adusă din Alaska. Potrivit experţilor de la Pentagon, la această dată Statele Unite au dislocate în Coreea de Sud 39.707 militari americani.

F-15 E

Singapore: ANALIZĂ PRIVIND SIGURANŢA ZBORULUI

O analiză recent realizată de specialiştii din cadrul Forţelor Aeriene ale Republicii Singapore (RSAF) a relevat faptul că măsurile sporite de siguranţa zborului, aplicate începând cu anii '90, şi-au arătat efectele, prin reducerea numărului de accidente aviatice. Astfel, dacă în anii '70 au avut loc 21 de accidente de zbor , soldate cu moartea a 16 piloţi, în anii '90 s-au înregistrat doar 10 accidente aviatice, în care au murit 9 piloţi de elicoptere, în rândul piloţilor de avioane de luptă neînregistrându-se nici o victimă.

O contribuţie importantă la creşterea măsurilor privind siguranţa zborului în cadrul RSAF a avut-o Centrul de Testare în Zbor, care a conlucrat îndeaproape cu specialişti şi oameni de ştiinţă din industria aviatică.

Pe viitor, în cadrul Forţelor Aeriene ale Republicii Singapore va continua îmbunătăţirea programului de măsuri vizând siguranţa zborului, mai ales că o bună parte din tehnica şi personalul său sunt dislocate în ţări precum Australia, Brunei, Franţa şi Statele Unite ale Americii.

Federaţia Rusă: UN NOU SISTEM DE RACHETE SOL-AER

După cum transmite, din Moscova, agenţia de presă **ITAR-TASS,** industria rusă de armament a realizat un nou sistem de rachete sol-aer, apreciat de experţii în materie ca având performanţe superioare sistemului american "Patriot". Sistemul rusesc foloseşte un nou tip de rachetă – "Samoderjest" ("Suveran") – şi combină caracteristicile sistemelor "S-300VM" şi "S-400". Rachetele "Suveran" pot intercepta aeronave şi rachete balistice intercontinentale. Potrivit specialiştilor militari ruşi, apariţia rachetelor "Samoderjest" va duce la începerea vânzării în străinătate a rachetelor de tipul "S-400".

China: LINIE DE ASAMBLARE A ELICOPTERELOR EC-120

În data de 11 iunie 2004 a fost semnat, la Paris, în prezenţa prim-ministrului francez, Jean Pierre Raffarin, şi a vicepremierului chinez, Zeng Peiyan, un contract privind asamblarea în China a elicopterelor EC-120 (denumite HC-120 pentru piaţa chineză) – transmite Agenţia FRANCE PRESSE.

Cu această ocazie, domnul Fabrice Brégier, preşedintele Eurocopter, a declarat: "Lansarea acestei linii de asamblare a elicopterelor EC-120 reprezintă consolidarea cooperării cu industria chineză de elicoptere. Luând în considerare

EC-120

potenţialul în creştere al pieţei chineze, precum şi capacitatea industrială a acestei ţări, cred că acum a fost semnat începutul unor noi colaborări ce vor fi realizate în viitorul apropiat".

China reprezintă o piaţă cu un potenţial foarte mare în privinţa industriei de elicoptere, iar calităţile recunoscute ale aparatului EC-120 (uşor de întreţinut şi preţ scăzut) îl recomandă ca fiind perfect adaptabil cererilor atât din sectorul militar, cât şi civil al pieţei din China.

Japonia: ELICOPTER DE... 12 GRAME

Din Tokio, agenția de știri **REUTERS** transmite că, zilele trecute, firma japoneză SEIKO Epson Corp. a fabricat și prezentat cel mai ușor elicopter din lume, "Flying Robot II" (FR II), care cântărește 12 grame și funcționează autonom. Minielicopterul măsoară 85 de milimetri înălțime și are o anvergură de 136 de milimetri, dimensiuni puțin mai mici decât predecesorul său "Flying Robot I", prezentat în toamna anului 2003. Acesta din urmă nu poate zbura singur, ci trebuie legat la o sursă de energie printr-un cablu de 1,5 metri lungime. Or, FR II este echipat cu o baterie proprie, fără de care greutatea sa este de 8,6 grame. Robotul este echipat cu o cameră de filmat și este acționat prin telecomandă. "Dorim să fie folosit pentru securitate, întrucât robotul poate fi trimis în medii inaccesibile omului" – a explicat unul dintre creatorii lui, Osamu Miyazawa.

Elicopterul FR II poate zbura până la trei minute și poate retransmite imaginile pe care le filmează. Constructorii lui îi prevăd un viitor mai mult decât strălucit.

Irak: PRIMELE AVIOANE DIN IMPORT PENTRU NOILE FORȚE AERIENE

Forțele Aeriene Irakiene au achiziționat primele două avioane, dintr-un total de 16, destinate executării misiunilor de observare și supraveghere. Avioanele au fost furnizate de către o companie iordaniană, tipul aparatelor și valoarea contractului nefiind specificate.

Generalul de brigadă Mark Kimmitt, locțiitorul directorului pe probleme de operații din cadrul Forței Multinaționale existente în Irak, a precizat că "achiziția acestor avioane reprezintă doar o parte a unui plan ce prevede furnizarea de capabilități privind supravegherea, destinate forțelor de securitate". Mai concret, avioanele vor ajuta la protejarea sistemelor electrice și petroliere, concomitent cu întărirea securității la frontiere.

Achiziția acestor avioane a marcat, practic, primul pas în crearea noilor Forțe Aeriene ale Irakului.

Bahrain: UN NOU SISTEM RADAR

Compania Lockheed Martin a câștigat un contract privind furnizarea Regatului Bahrain a unui sistem radar menit să contribuie la apărarea împotriva rachetelor balistice, în valoare de 43,6 milioane dolari. Sistemul radar este de tipul AN/TPS 59(V)3B, fiind singurul certificat la nivel mondial, din categoria sa, pentru detectarea rachetelor balistice. Este capabil să identifice, cu o mare precizie, punctul de lansare și locul de impact ale uneia sau mai multor rachete, indicând totodată tipul de rachetă cu care se poate efectua combaterea țintelor. Are o rază de acțiune de peste 700 de kilometri, ceea ce reprezintă 90 la sută din distanța pe care o parcurge o rachetă balistică.

Construit în anii '80, acest sistem radar și-a dovedit utilitatea în teatrele de operații din întreaga lume.

Pentru protejarea Regatului Bahrain, radarul AN/TPS 59(V)3B va conlucra cu un sistem de rachete Hawk, aflat deja în uz.

S.U.A.: SISTEME ANTIRACHETĂ PE AVIOANELE COMERCIALE

Potrivit site-ului INTERNET al postului ABC NEWS, Administrația americană, care se teme de eventuale atacuri teroriste împotriva avioanelor comerciale, va testa, încă din acest an, un sistem antirachetă destinat cargourilor de transport, inspirat după modelul Israelului. Practic, la bordul avioanelor comerciale se vor instala sisteme care induc în eroare proiectilele termoghidate.

Se pare că din cele trei companii care încearcă să câștige contractul de fabricare a sistemelor antirachetă destinate avioanelor comerciale, cele mai mari șanse le are societatea britanică BAE Systems, care activează în domeniul apărării. Compania a pregătit deja un dispozitiv care monitorizează continuu avionul și este capabil să detecteze, în orice moment, lansarea unei rachete de către teroriști. La câteva secunde de la detectarea rachetei, o rază laser este direcționată spre racheta atacatoare, pentru a-i distruge sistemul de ghidare și a o trimite spre sol.

În concursul de licitație s-a înscris și firma americană Northrop Grumman, care își bazează protecția pe amplasarea în partea inferioară a aeronavei comerciale a unui dispozitiv de detectare a rachetelor, prevăzut cu senzori capabili să distrugă sistemul de control al atacatorului. În sfârșit, al treilea pretendent este United Airlines, care propune utilizarea unor proiectile la bordul aeronavei comerciale, care degajează energie calorică, prin procedee chimice, și, astfel, neutralizează atacul. Administrația de la Washington estimează că instalarea de sisteme de protecție la bordul celor 6.800 de avioane comerciale ale S.U.A. vor costa între 10 și 30 miliarde de dolari.

Germania: AVERTIZOARE DE TIPUL "AN/AAR-60 MILDS"

Potrivit agenției de presă **DPA,** compania de aeronautică și apărare (EADS) va echipa elicopterele model **"CH-53"**, aflate în înzestrarea Forțelor Aeriene Germane (prezente și în operațiile militare din Afganistan), cu sisteme de avertizare în caz de atac cu rachete. Avertizoarele sunt de tipul "AN/AAR-60 MILDS", iar instalarea lor va începe încă din acest an.

"RUBICON 1" s-a prăbuşit

Racheta construită de către o echipă care concurează pentru premiul Ansari X Prize, în valoare de 10 milioane de dolari, s-a prăbuşit la câteva secunde de la lansare, duminică, 8 august. Corporaţia de Transport Spaţial din statul Washington plănuise ca lansarea de duminică a rachetei "Rubicon 1" să demonstreze că tentativa unei mici companii de a câştiga premiul poate fi încununată de succes. Însă, cu toate eforturile depuse, un motor al rachetei a explodat în momentul lansării, în vreme ce al doilea motor a funcţionat pentru puţin timp, lansând racheta în aer pe o scurtă distanţă înainte ca aceasta să se prăbuşească şi să se zdrobească pe ţărmul Oceanului Pacific. Dacă lansarea ar fi reuşit, racheta ar fi depăşit viteza de 1 Mach şi ar fi zburat la aproximativ 6.000 de metri altitudine, înainte să se prăbuşească în ocean. Space Transport, o companie condusă de doi tineri ingineri aerospaţiali, a dezvoltat un motor cu carburant solid, capabil să trimită o rachetă simplă pe o traiectorie suborbitală. Compania a obţinut fonduri în valoare de aproximativ 220.000 dolari, în mare parte de la prieteni şi familii, precum şi din donaţii ale companiilor locale. În ciuda eşecului, reprezentanţii companiei au declarat că vor continua dezvoltarea rachetei Rubicon, chiar dacă un alt vehicul, cum ar fi Space Ship One sau Wild Fire, va câştiga premiul la sfârşitul acestui an.

Naveta Progress, o nouă misiune

Ca şi în urmă cu aproximativ două luni, o rachetă Soyuz a lansat, miercuri, 11 august, naveta Progress, într-o nouă misiune de transport materiale către Staţia Spaţială Internaţională. Racheta Soyuz a fost lansată de pe cosmodromul Baikonur şi a poziţionat pe orbită naveta Progress. Naveta transportă aproximativ 2,5 tone de alimente, apă, carburant şi alte lucruri pentru echipajul de pe ISS compus din doi astronauţi. Încărcătura de la bordul navetei Progress include şi componente de înlocuire pentru sistemul de întreţinere al staţiei.

Racheta Demonstrator 1

RACHETĂ ROMÂNEASCĂ DESTINATĂ COMPETIŢIEI X PRIZE

Asociaţia Română pentru Cosmonautică şi Aeronautică (ARCA) este o organizaţie non-guvernamentală, care promovează proiecte aerospaţiale şi alte activităţi legate de domeniul aerospaţial civil. ARCA a fost oficial înregistrată în 1999. În urma unei vizite la Sibiu, la casa memorială Hermann Oberth, un grup de studenţi ai Facultăţii de Inginerie Aerospaţială – Bucureşti a decis să schimbe ceva în ceea ce priveşte nivelul scăzut al activităţilor spaţiale din România. Din acel moment, ARCA a devenit o echipă unită şi, în ciuda bugetului mic din primii ani, a reuşit să facă progrese importante în domeniul cercetării aerospaţiale. Principala realizare pentru ARCA este reprezentarea României în cea mai ambiţioasă competiţie adresată vreodată sectorului privat în astronautică: X Prize.

Primul proiect a fost un motor rachetă de înaltă performanţă, cu 85.000 kgf şi 316 s impuls specific. Scopul acestui proiect a fost dezvoltarea cunoştinţelor necesare pentru viitoarele activităţi, folosind tehnologie şi materiale oferite de industria naţională. Pe parcursul derulării proiectului, s-a creat o echipă omogenă şi specializată în acest gen de activităţi.

Munca pentru competiţia X Prize a început într-un atelier închiriat în Râmnicu Vâlcea. Aici s-au realizat numai subansamble care nu necesitau o mare precizie. În ciuda dificultăţilor financiare, pasiunea a ţinut echipa unită. Cu timpul, lucrurile au început să se schimbe şi ARCA a obţinut propriul atelier cu unelte de înaltă precizie. Rezultatele nu au întârziat să apară, fiind realizate rezervoare de înaltă presiune şi motoare rachetă.

La 8 martie 2001, s-a realizat primul test subteran de presiune al rezervorului de combustibil. Rezervorul a fost realizat din materiale compozite. Testul a constat în presurizarea rezervorului, cu ajutorul unui tub cu dioxid de carbon încărcat la 50 de atmosfere. Scopul a fost atingerea presiunii de 18 atmosfere ca factor ultim de încărcare. Din păcate, o eroare de construcţie a dus la distrugerea rezervorului, la o presiune de numai 4,5 atmosfere.

Al doilea test de presiune a fost efectuat la 6 iunie 2001. De această dată, rezervorul a rezistat la o presiune de 22,6 atmosfere. Ulterior, alte teste subterane au permis măsurători mai exacte. În final, echipa a decis folosirea unei presiuni de 20 atmosfere pentru rezervoarele de combustibil ale demonstratorului.

Construirea unui stand de testare a motorului cu combustibil lichid a început pe 24 aprilie 2002. Pe 25 mai 2002 s-a realizat cu succes al patrulea test de propulsie. Două zile mai târziu, un incident cauzat de funcţionarea eronată a sistemului de aprindere a avariat o mare parte din instalaţie.

Desigur, s-a analizat şi s-a identificat cauza funcţionării defectuoase a sistemului de aprindere. După două săptămâni, s-a realizat o nouă platformă de testare, cu un nou motor, mai puternic, şi cu un sistem de aprindere îmbunătăţit, realizându-se cu succes 21 de teste.

La data de 15 iulie 2004, ARCA a anunţat că a finalizat testele la sol ale motorului, rezervorului de combustibil şi ale sistemului electric/electronic aparţinând vehiculului Demonstrator 2B, iar la 28 iulie, motorul vehiculului a fost montat pe structura rachetei. Acesta este primul motor rachetă din lume reutilizabil construit din materiale compozite, motor cu care s-au executat peste 20 teste la sol. Lansarea vehiculului Demonstrator 2B a fost stabilită pentru septembrie 2004. Activitatea se va desfăşura în poligonul Forţelor Aeriene de la Capu Midia. Demonstrator 2B va fi lansat la o altitudine de sub 5.000 metri, în principal din cauza restricţiilor necesare din motive de securitate a poligonului. Principalul obiectiv al acestei acţiuni va fi acela de a califica pentru zbor primul motor din lume monopropelant.

Echipa ARCA şi racheta Demonstrator 2

MISIUNE PE MERCUR

Sonda spațială "Messenger" a fost lansată la 3 august a.c. într-o lungă călătorie spre Mercur, prima misiune de cercetare științifică a acestei planete din ultimele trei decenii. "Messenger" va cerceta câmpurile magnetice și va încerca să afle dacă există gheață pe Mercur, planeta cea mai apropiată de Soare. Nava a fost lansată cu ajutorul unei rachete Delta 2, de la baza Cape Canaveral, Florida. Este prima misiune cu destinația Mercur, după ce "Mariner 10" a trecut de trei ori în apropiere de această planetă în anii 1974 și 1975. Sonda spațială "Messenger" este echipată cu instrumente care vor căuta răspunsuri la întrebări privind originea enormei densități a planetei Mercur, istoria geologică a acesteia, structura nucleului său, natura câmpului său magnetic și a materiei aflate la polii săi. Ea va încerca să afle de ce planeta cu temperaturi apropiate de plus 450 de grade Celsius în timpul zilei are ceea ce pare a fi gheață la poli. Proiectanții au conceput o pereche de "aripi solare", formate din mii de oglinzi care să reflecte lumina intensă a soarelui, care "bate" foarte tare lângă Mercur. Stratul protector, care apără instrumentele științifice de la bordul lui "Messenger", nu are totuși decât 0,6 cm grosime, fiind realizat din fibră de ceramică. Dacă ziua planeta Mercur se "coace" efectiv la soare, noaptea temperaturile scad până la minus 149 grade Celsius.

Nava spațială va furniza, de asemenea, primele imagini de ansamblu ale lui Mercur. "Mariner 10" nu a putut fotografia decât o jumătate a planetei și nu s-a putut afla cum s-a format suprafața acesteia. "Messenger" va survola de trei ori planeta Mercur, în 2008 și 2009, înainte de a se plasa pe orbita sa în martie 2011. În total, va parcurge 8,05 miliarde de kilometri, în timp ce Mercur nu este decât la 91 de milioane de kilometri de Pământ. Înainte de a ajunge la Mercur în 2008, "Messenger" va avea o serie de "întâlniri" cu alte planete, de a căror forță gravitațională va profita pentru a-și continua drumul. Va trece o dată prin apropierea Pământului, în 2005, și de două ori în apropiere de Venus, în 2006 și 2007. Cu o greutate de 1,2 tone, "Messenger" își alimentează sistemele cu energie nucleară. Transportă un sistem de luat imagini, un altimetru și diverse aparate pentru a măsura elementele de la suprafața planetei, câmpul magnetic, atmosfera și magnetosfera. După ce-și va încheia misiunea științifică, în 2012, sonda "Messenger" va continua să se plimbe pe orbita lui Mercur până se va prăbuși pe suprafața planetei, dar nu oricum, ci împreună cu două drapele ale SUA plasate în punctul cel mai rezistent la căldură al navetei.

NASA REPARĂ TELESCOPUL HUBBLE

Administratorul NASA, Sean O'Keefe, a anunțat luni, 9 august, că agenția va continua planurile pentru misiunea de reparare a telescopului spațial Hubble. O'Keefe, adresându-se personalului Centrului de Zboruri Spațiale Goddard, a declarat că a dat instrucțiuni agenției să înceapă misiunea de reparare a telescopului. Misiunea va trebui să asigure noi giroscoape și baterii pentru telescop, precum și înlocuirea a două instrumente științifice. Durata misiunii ar putea fi de trei ani și se estimează atingerea unui cost cuprins între 1 miliard și 1,6 miliarde de dolari. Decizia este întrucâtva suprinzătoare, deoarece vine în contradicție cu raportul interimar elaborat cu doar o lună în urmă de către Academia Națională, raport care concluziona că o misiune de reparație ar fi prea costisitoare și puțin justificabilă în condițiile date.

Sonda spațială americano-europeană Cassini-Huygens a intrat cu succes, la 1 iulie a.c., pe orbita planetei Saturn și a transmis către Pământ primele fotografii ale inelelor acestei planete, din care se poate vedea clar structura inelelor. Oamenii de știință au observat că marginea principalului inel este foarte "tăioasă".

Sonda Cassini a fost lansată în octombrie 1997 și a ajuns în zona orbitei planetei Saturn după o călătorie de 3,5 miliarde de km. Cassini este primul obiect spațial artificial care zboară în jurul acestei planete. În următorii 4 ani, aceasta va efectua 76 de mișcări de revoluție în jurul planetei și va trece prin apropierea unora din cei 31 de sateliți cunoscuți ai planetei Saturn.

Programul misiunii sondei Cassini este aplicat în comun de către Agenția Spațială din SUA (NASA), Agenția Spațială Europeană (ESA) și Agenția Spațială Italiană (ASI). Timp de peste 2 decenii, nu mai puțin de 260 de cercetători din SUA și 17 țări europene au participat la acest proiect.

Se testează tehnologia propulsiei spațiale cu ajutorul luminii

Echipe de cercetare japoneze și americane din domeniul spațial au testat cu succes sisteme care ar putea fi utilizate la desfășurarea călătoriilor spațiale pe distanțe gigant. Luni, 9 august 2004, agenția spațială japoneză JAXA a lansat o rachetă care a transportat în spațiu două prototipuri demonstrative privind navigația solară. Ideea se bazează pe deplasarea unui obiect în vid prin propulsia acestuia de către undele de lumină și multiplicarea vitezei datorită inerției în condițiile lipsei coeficientului de frecare. JAXA a declarat zborul ca fiind primul test realizat în spațiu cu succes, utilizând această tehnologie, deși Rusia testase tehnologii similare în anii 1990, folosind naveta Progress, în misiunile acesteia către stația spațială MIR. În SUA, după un proiect similar, susținut de către Centrul de Zbor Spațial Marshall al NASA, s-a testat cu succes această tehnologie, efectuându-se două călătorii solare, fiecare de câte zece metri lungime. De asemenea, un alt test a fost efectuat luna trecută de către compania L'Garde Inc. într-o cameră în vid aparținând Centrului de Cercetare Glenn al NASA.

Pe Marte a existat apă în stare lichidă

NASA a anunțat la 20 iulie a.c. că, potrivit ultimelor date transmise de sonda spațială "Oportunity", pe suprafața planetei Marte a existat apă sub formă lichidă în urmă cu câteva miliarde de ani, timp considerat suficient pentru formarea și evoluția vieții.

Numeroase date transmise în ultimele luni de către cele două sonde spațiale de pe Marte demonstrează că pe această planetă a existat o mare cantitate de apă în stare lichidă, dar nu se poate trage concluzia cât timp a existat apă pe Planeta Roșie. După cercetarea craterului Endurance și a unei roci din crater numite "Razorback", cercetătorii au aflat că în 5 straturi geologice consecutive au fost semnalate urme ale existenței apei. Mai important este că marginea rocii "Razorback" este foarte tare, formarea unei asemenea structuri având nevoie de câteva miliarde de ani. Cercetătorii au arătat că noi descoperiri au confirmat posibilitatea sporită a existenței vieții pe Marte.

COMEMORAREA UNUI MARE EROU

Alexandru Şerbănescu face parte din galeria marilor eroi ai aviaţiei şi ai ţării.

S-a născut la 16 mai 1912, în satul Vlaici, comuna Colonești, judeţul Olt. A făcut şcoala primară în satul natal, gimnaziul la Iaşi şi Liceul Militar "Nicolae Filipescu" de la Mănăstirea Dealu, în fiecare an de studii clasificându-se printre primii. A urmat apoi Şcoala Militară de Ofiţeri de Infanterie, Sibiu. În 1931 a fost avansat sublocotenent şi încadrat la Batalionul 3 vânători de munte din Braşov. Timp de trei ani s-a numărat printre studenţii Institutului Militar de Educaţie Fizică

Adevărata sa chemare era însă aviaţia. Şi n-a pregetat să-i răspundă cu patos, cu har, cu devotament. După ce a absolvit Şcoala de observatori aerieni s-a înscris la Şcoala de pilotaj de la Ghimbav, faza I, pe avionul Fleet-10 G, pe care a terminat-o în 1940. În aprilie 1941, a continuat cursurile Şcolii de pilotaj faza a II-a, pe avioane IAR-27. Deşi şi-a început cariera de pilot la 28 de ani, când alţii erau deja în plină afirmare, în decurs de numai patru ani a atins strălucirea zburând avioanele cele mai performante din acea vreme.

După intrarea României în război, la 22 iunie 1941, a făcut specializarea pe Nardi-305, apoi pe avionul de vânătoare IAR-80 şi, ulterior, pe Me-109E.

Brevetat pilot de război, Şerbănescu a cerut să plece pe front. Calităţile sale de excepţie în domeniul organizării, ca şi în arta pilotajului, unde era un neîntrecut acrobat, spiritul de vitejie l-au impus ca un veritabil comandant. Mai întâi comandant al unei escadrile şi, după aceea, al unui grup de aviaţie de vânătoare, şi-a condus cu măiestrie subordonaţii.

Din septembrie 1941, până la fatidica zi de 18 august 1944, a participat la peste 600 de misiuni, obţinând 53 de victorii aeriene omologate.

Deşi i s-a propus de către conducătorul statului să fie numit comandantul Şcolii Militare de Aviaţie, nu a acceptat, cerând să rămână pe front. Se avânta în luptă cu un curaj nemaipomenit, angajând bătălia aeriană cu mai multe avioane inamice deodată.

S-a remarcat în luptele de la Melitopol, Nikolaev, Odessa, Stalingrad, Tiraspol, avându-i ca adversari pe aviatorii sovietici, ca şi în luptele din ţară împotriva celei mai puternice aviaţii din lume, cea americană.

Pe 18 august 1944, într-o confruntare inegală, angajând lupta cu mai multe avioane Mustang, ce însoţeau puternicele bombardiere americane, Şerbănescu a fost doborât în zona muntoasă a judeţului Buzău. I s-au făcut funeraliile naţionale.

*

* *

Pentru faptele sale de vitejie, Alexandru Şerbănescu a fost decorat cu ordinele "Virtutea Aeronautică", "Steaua României", "Crucea de Fier", "Coroana României", şi cu cea mai înaltă distincţie – Ordinul Militar "Mihai Viteazul".

În ziua de 18 august 2004, Statul Major al Forţelor Aeriene şi fundaţia ce poartă numele eroului căpitan aviator Alexandru Şerbănescu au organizat comemorarea a 60 de ani de la tragica lui dispariţie, la mormântul său din Cimitirul Ghencea Militar.

Au participat generali şi ofiţeri din Statul Major al Forţelor Aeriene, comandanţi de baze aeriene, veterani de război, foşti camarazi ai căpitanului Şerbănescu, membri ai Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, ai familiei eroului, ziarişti şi scriitori din Capitală şi din provincie.

Fanfara Regimentului de Gardă "Mihai Viteazul" a intonat Imnul de Stat al României, iar garda de onoare a prezentat onorul. Despre marele dispărut au vorbit, în ordine, Eleonora Arbănaş, Preşedinta fundaţiei, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalii de flotilă aeriană (r) Ion Dobran şi Ion Dicezare, foşti camarazi ai lui Şerbănescu, căpitan-comandorul (r) Jan Dăscălescu, membru al conducerii ARPIA, comandorul (r) Petre Ionescu, scriitor.

Un sobor de preoţi a oficiat slujba de pomenire.

Au fost depuse coroane de flori din partea Statului Major al Forţelor Aeriene, Fundaţiei erou căpitan aviator "Alexandru Şerbănescu", Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război, Asociaţiei Naţionale "Cultul Eroilor", Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii.

PETRE BÂNĂ

Aniversare

Aşa cum s-a mai procedat şi în cazul altor renumiţi aviatori, sărbătoriţi la Statul Major al Forţelor Aeriene, cu prilejul aniversării zilelor de naştere, pe 18 august a.c. a fost omagiat, la împlinirea vârstei de 88 de ani, generalul de flotilă aeriană (r) Ion Dicezare.

Preşedinte al Ligii Aeriene Române, Ion Dicezare este singurul cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul" din aviaţie care mai trăieşte, din cei 50 de ofiţeri din Forţele Aeriene distinşi cu cea mai mare decoraţie de război, care se conferea pentru fapte de arme cu totul deosebite, săvârşite în contact direct cu inamicul.

Înaltul ordin l-a primit în timpul Campaniei din Est, în aceeaşi zi, lună şi an, 20 decembrie 1943, cu marii aşi ai aviaţiei din Flotila 1 Vânătoare, din care a făcut şi el parte: Alexandru Şerbănescu, Constantin Cantacuzino Bâzu, Teodor Greceanu.

În faţa personalului Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul Ion Dicezare şi-a prezentat activitatea în aviaţie, începută cu 67 de ani în urmă, vădind, la 88 de ani ai săi, împliniţi chiar în acea zi, o memorie demnă de invidiat.

Despre sărbătorit au vorbit, în frumoase şi emoţionante cuvinte, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, şi generalul de armată (r) Marin Badea Dragnea, preşedintele Asociaţiei Naţionale a Veteranilor de Război.

În august 1944

CINCI VICTORII ÎNTR-UN SINGUR ZBOR

Ruperea de către România a alianței cu Germania hitleristă și trecerea de partea Națiunilor Unite au provocat reacția dură a foștilor aliați. Între altele, aviația de bombardament a nemților a primit misiunea să distrugă Bucureștiul. Însă aviatorii militari români s-au aflat la datorie în acele zile, zădărnicind acțiunile inamicului.

În ziua de 25 august 1944, în încleștarea care a avut loc între agresori și vânătorii români, s-a reușit ca o parte din avioanele germane să fie doborâte. Altele, grav avariate, după ce și-au lăsat bombele la întâmplare, pe câmp, au făcut cale întoarsă. În aceste împrejurări, locotenentul aviator Vasile Gavriliu și-a adjudecat doborârea unui avion Junkers-87 Stukas, care s-a prăbușit la nord-est de Snagov.

Ziua de 26 august a fost o zi și mai bogată în evenimente. Încă de dimineață, pe la ora 08.30, s-a primit înștiințarea că formații de avioane Junkers-87 Stukas și Heinkel-111 se îndreptau către București.

O formație de 7 avioane Messerschmitt-109 G ale Grupului 9 Vânătoare, în frunte cu căpitanul Constantin Bâzu-Cantacuzino și locotenenții aviatori Vasile Gavriliu și Ion Dobran, a și decolat, zburând spre comuna Fierbinți, situată la nord-est de București. Ajungând la sud de această localitate, la înălțimea de 5.000 metri, Gavriliu a observat deasupra unui plafon de nori, pe la 2.000 de metri, un avion Heinkel-111. A coborât vertiginos cu intenția de a se plasa în coada acestuia, dar pilotul german a intrat în plafon. Gavriliu l-a urmărit până ce bombardierul a ajuns din nou deasupra norilor. Când s-a aflat la o distanță convenabilă, vânătorul a tras o rafală cu cele două mitraliere grele și una cu tunul de 20 mm. Motorul drept al bombardierului a luat foc și avionul, în flăcări, s-a înclinat brusc spre dreapta, apoi s-a prăbușit.

Îndreptându-se spre aerodromul Popești-Leordeni, Gavriliu a văzut, la mică înălțime, un avion de transport trimotor Junkers-52. Trecând pe lângă el, a trimis o scurtă rafală laterală de avertisment, cu intenția de a-l obliga să aterizeze. Pilotul însă n-a ținut seama de avertisment și și-a continuat zborul, de această dată sinuos. Vânătorul român a făcut un viraj de luptă la stânga și s-a plasat în coada avionului, trăgându-i câteva rafale lateral. Pilotul inamic, dându-și seama de gravitatea situației, a aterizat imediat. Circa 20 de piloți, echipați în costume de zbor, au părăsit avionul și au fugit într-o porumbiște din apropiere. Aparatul transporta piloți pentru a lua avioanele disponibile ce se aflau pe diverse aerodromuri germane.

În câteva treceri, Gavriliu a incendiat avionul, iar piloții germani au fost făcuți prizonieri de trupele române din zonă.

Gavriliu a luat din nou direcția Popești-Leordeni. Lângă comuna Ștefănești a observat două avioane Junkers-52. Fulgerător, a pornit la atac din față și, după câteva rafale bine ochite, a rezultat un incendiu infernal. Tone de benzină au ars cu vâlvătaie mare, carbonizând avioanele.

La ultima trecere pe care a făcut-o deasupra acestui mic aerodrom improvizat, fiind într-un viraj la verticală, a fost surprins de faptul că la liziera de arbori de la marginea aerodromului se afla un avion monomotor de transport Junkers V-34, care avea fuzelajul băgat între pomi. L-a incendiat și pe acesta.

Îndreptându-se pentru a treia oară spre Popești-Leordeni, avionul său a început să trepideze, ca apoi să se oprească brusc. A reușit să-l aterizeze pe burtă, într-o porumbiște. Ajuns în satul Găneasa, a încercat, de la primărie, să ia legătura telefonică cu aerodromul, dar totul a fost în zadar.

Cu parașuta la spinare, mergând când pe jos, când cu vreo căruță sau un camion de ocazie, pe înserat a ajuns la aerodrom. Aici fusese deja dat dispărut în misiune.

Ca o recunoaștere a meritelor, în mod deosebit fiind subliniate rezultatele obținute în zilele de 25 și 26 august 1944, prin Înalt Decret Regal, la 11 noiembrie 1946, locotenentului Vasile Gavriliu i s-a conferit Ordinul "Mihai Viteazul" cu spade, clasa a III-a.

Comandor (r)
CONSTANTIN IORDACHE

GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII

formație – 1. dispunerea ordonată de trupe și/sau vehicule într-un scop bine determinat; 2. dispunerea ordonată de mai multe nave, unități sau aeronave, operând împreună sub o comandă unică.

forță aeriană tactică – forță aeriană pregătită să execute operațiuni aeriene tactice în cooperare cu forțe terestre sau navale.

forță aeromobilă – unități de luptă, de sprijin și de transport aerian necesare în desfășurarea unei operații aeromobile.

forță aeropurtată – unități de luptă (cu sprijin logistic aferent) special organizate, echipate și instruite în vederea efectuării de operații aeropurtate.

forță de asalt pe elicoptere – grup operațional compus din elicoptere, unități de sprijin și unități luptătoare aeropurtate, special pregătit pentru operațiuni de asalt.

forțe puse la dispoziția NATO – forțe special constituite, pe care națiunile acceptă să le plaseze sub comanda sau controlul operațional al unui comandant al forțelor NATO, la un nivel, la un stadiu sau prin adoptarea unei măsuri definite într-un sistem de alertă al NATO sau prin aplicarea dispozițiilor de acorduri speciale.

forțe sub comandă NATO – forțe pe care națiunile le-au pus sub comanda operațională sau controlul operațional al unui comandament al forțelor NATO.

formation – 1. an ordered arrangement of troops and/or vehicles for a specific purpose. 2. an ordered arrangement of two or more ships, units, or aircraft proceeding together under a commander.

tactical air force – an air force charged with carrying out tactical air operations in coordination with ground or naval forces.

airmobile force – the ground combat, supporting and air vehicle units required to conduct an airmobile operation.

airborne force – a force composed primarily of ground and air units organized, equipped and trained for airborne operations.

helicopter assault force – a task organization combining helicopters, supporting units, and helicopter-borne troop units for use in helicopter-borne assault operations.

NATO assigned forces – forces in being which nations agree to place under the operational command or operational control of a NATO commander at the declaration of a specific stage, state or measure in the NATO Precautionary System or as prescribed in special agreements.

NATO command forces – forces in being which nations have placed under the operational command or operational control of a NATO commander.

formation – 1. disposition ordonnée de troupes et/ou de véhicules, dans un but bien déterminé. 2. disposition ordonnée de plusieurs navires, unités ou aéronefs, opérant ensemble aux ordres d'un chef.

force aérienne tactique – force aérienne chargée d'exécuter des opérations aériennes tactiques en coordination avec les forces terrestres ou navales.

force aéromobile – unités de combat, d'appui et de transport par air nécessaires à la conduite d'une opération aéromobile.

force aéroportée – formation de combat (avec son soutien logistique) organisée, équipée et instruite en vue d'effectuer des opérations aéroportées.

force d'assaut d'hélicoptères – groupe opérationnel combinant des hélicoptères, leurs unités de soutien et des unités de troupes héliportées pour les opérations d'assaut héliportées.

forces affectées à l'OTAN – forces constituées que des pays acceptent de placer sous commandement opérationnel ou sous contrôle opérationnel d'un commandant de l'OTAN à la déclaration d'un stade, d'un état ou d'une mesure du Système de mesures de précaution de l'OTAN ou en application d'accords particuliers.

forces sous commandement OTAN – forces constituées que les nations ont mises sous le commandement opérationnel ou le contrôle opérationnel d'un commandant de forces de l'OTAN.

◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆

CRISTINA GHENUȚĂ
locotenent-colonel ȘTEFAN BURCĂ

REMEMBER – LUNA IULIE

17.07.1907 – Traian Vuia și-a testat în zbor, în Franța, avionul Vuia-2.

15.07.1911 – A fost brevetat al doilea pilot militar român, locotenentul Mircea Zorileanu, pe avionul Blériot, la Școala de pilotaj Cotroceni.

17.07.1911 – Sublocotenentul Gheorghe Negrescu a devenit cel de-al treilea pilot militar brevetat. Examenul a fost susținut pe un avion Farman, la Școala de zbor de la Chitila, pentru ca a doua zi, la Cotroceni, sublocotenentul Nicolae Capșa să ridice la patru numărul piloților militari români din acel moment.

07.1912 – Aurel Vlaicu a executat demonstrații aeriene la Lugoj, Arad, Grădiște, Binținți, Alba Iulia, Tg. Mureș și Dumbrăveni.

01.07.1913 – Locotenentul Capșa a executat 10 misiuni de recunoaștere de la Bechet până la poalele munților Balcani, 12 zile mai târziu reușind să ajungă până la Sofia, deasupra căreia a aruncat manifeste. Tot el a fotografiat orașul, eveniment de răsunet în presa din timpul războiului balcanic, fiind prima fotografie aeriană a unei capitale.

07.1916 – S-au elaborat, pentru prima oară în țara noastră, "Instrucțiuni provizorii pentru întrebuințarea avioanelor în timp de război".

10.07.1916 – A început amenajarea aerodromului Pipera. Prima unitate care a zburat pe acest aerodrom a fost Grupul 2 Aviație, din cadrul Armatei a 2-a.

01.07.1917 – S-a înființat Escadrila de Vânătoare Nieuport-11, cu baza pe Tecuci. Primul comandant a fost căpitanul ing. Ștefan Protopopescu, cel care a obținut primul brevet de pilot militar în România.

02.07.1917 – Sublocotenentul-observator Demostene Rally a sărit cu parașuta, forțat fiind, din nacela aerostatului lovit de inamic, marcând astfel primul salt al unui aviator român dintr-o aeronavă.

05.07.1917 – Dorind neapărat să lupte pe frontul din Moldova, adjutantul Marcel Drăgușan, voluntar în aviația franceză la Salonic, a survolat teritoriul bulgar inamic, a lansat manifeste la București și Constanța, aterizând, cu avionul ciuruit de gloanțe, în Basarabia, după un raid de 850 de kilometri, pe durata a 5 ore și 40 de minute.

09.07.1917 – Locotenentul aerostatier Aurel Cristescu a reglat cu mare precizie tirul artileriei românești pe frontul de la Mărășești. A fost decorat cu "Steaua României" cu spade și "Virtutea Aeronautică" de război.

15.07.1917 – În fața statului său major, generalul-erou Eremia Grigorescu, comandantul Armatei 1, făcea următoarea previziune: "Aviația are să schimbe fundamental modul și ritmul de desfășurare a operațiunilor militare, însăși concepția despre război…".

15.07.1917 – Escadrila "Farman 4", comandată de Haralambie Giossanu, a executat până la această dată peste 100 de misiuni, dintre care 11 de recunoaștere, 46 de fotografiere a dispozitivului inamic, 27 reglaje pentru artileria grea și 17 misiuni de supraveghere a spațiului aerian.

20.07.1917 – Pentru faptele de eroism dovedite pe front, locotenentul Vasile Craiu a fost decorat de generalul francez Berthelot cu "Crucea de Război" cu frunze de palmier. Regele Ferdinand îi va decerna, la rândul său, Ordinul "Mihai Viteazul" clasa a III-a, cea mai înaltă distincție militară de război, apoi "Steaua României" cu spade în gradul de cavaler.

22.07.1917 – Grupul 2 Aeronautic a fost pus la dispoziția Armatei 1 Române și dotat cu încă 4 avioane de recunoaștere îndepărtată și bombardament tip Caudron G-4. Aeronautica Română avea, în vara acelui an, 150 de piloți, 65 de observatori români și francezi și 100 de avioane de diferite tipuri.

25.07.1917 – Sublocotenentul Marin Popescu a incendiat un balon captiv german și a doborât, într-o luptă aeriană deosebit de crâncenă, un avion inamic.

Primii elevi-piloți de la Școala de pilotaj Chitila. De la stânga la dreapta: locotenentul Stelian Boiangiu și sublocotenenții Ștefan Protopopescu, Nicolae Druțu și Gheorghe Negrescu

31.07.1917 – Aviatorii militari români au obținut în cursul lunii șase victorii aeriene, fără nici o pierdere.

01.07.1918 – A fost creat Grupul IV Instrucție Aeronautică, sub comanda maiorului Andrei Popovici.

23.07.1919 – În cadrul Conferinței de pace de la Paris, diplomatul român Nicolae Titulescu a propus înființarea unor companii internaționale de transport aerian.

25.07.1919 – Ca răspuns la începerea ostilităților din partea Ungariei bolșevice, a început contraofensiva României. Aviația a sprijinit trupele române, care au pătruns în Ungaria, trecând Tisa.

07.1920 – Sublocotenentul Ion Gruia, pilot, împreună cu locotenentul Constantin Gonta, observator, au executat primul înconjur al României în zbor, cu un avion Bréguet-14. Au parcurs o distanță de 1.850 km în 14 ore de zbor, de-a lungul a 4 etape.

01.07.1920 – A luat ființă Arsenalul Aeronautic de la Cotroceni, ceea ce a constituit începutul industriei aeronautice românești.

21.07.1920 – În portul Constanța a avut loc, în premieră, zborul cu un hidroavion.

01.07.1921 – A apărut primul număr al Revistei Aeronautice Române.

07.1922 – A fost terminat primul avion de concepție românească fabricat după război, Proto-1. Zborurile de încercare și omologarea le-a efectuat chiar inventatorul, maiorul ing. Ștefan Protopopescu.

07.1925 – Avioane Potez-15, cu un singur loc pentru pasageri, pilotate de zburători militari, au deschis, experimental, prima linie de transport aerian.

09.07.1930 – Pilotul Ionel Ghica a realizat recordul național de distanță, străbătând 2.145 de km fără escală, cu o viteză medie de 145,38 km/oră, zburând de la Bicester, din Anglia, până la Peteren, în Bulgaria, cu un avion tip Ford-Emsco.

Căpitanul Romeo Popescu a stabilit recordul național de durată, zburând 20 de ore și 50 de minute.

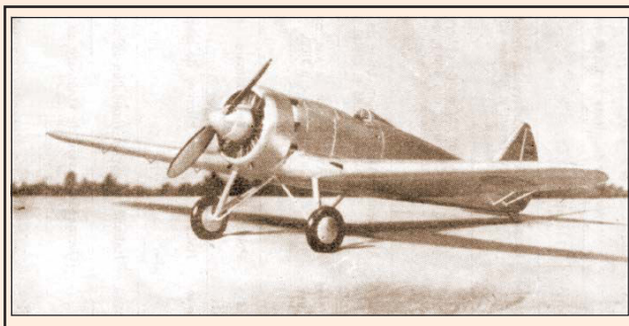
17.07.1930 – Grupul de Aviație Maritimă a atins un efectiv de 114 cadre militare, devenind Flotilă de Hidroaviație. La comandă se afla comandorul Athanase Enescu. În același an, Grupul s-a mutat din portul Constanța pe lacul Siutghiol.

07.1931 – Locotenent-colonelul Haralambie Giossanu a condus, în raid, o formație de cinci avioane Potez-15 pe traiectul București – Lvov – Varșovia – Gdyna – Bygdoszcz – Poznan – Demblin – Lvov – București, parcurgând o distanță de peste 3.000 km.

02.07.1931 – Căpitanul Mihail Pantazi a stabilit recordul de durată pentru hidroavioane – 12 ore și 2 minute, record omologat de F.A.I.

23.07.1933 – Deși avea proteze la ambele picioare, locotenent-comandorul Gheorghe Bănciulescu a realizat un raid de nouă zile, care a inclus mari orașe și capitale europene, cu un avion românesc de tipul SET-41.

REMEMBER – LUNA IULIE



16.07.1935 – Locotenentul Alexandru Papană a stabilit un nou record național de altitudine, atingând 11.631 m cu un IAR-16.

La București, a luat ființă Liga Aviatorilor Români.

Hermann Oberth a lansat rachete propulsate cu propergol lichid.

21.07.1935 – S-a inaugurat, la București, Monumentul Eroilor Aerului, ridicat în memoria aviatorilor români căzuți la datorie. Autoarea lucrării – sculptorița Lydia Kotzebue. Pe monument sunt inscripționate numele aviatorilor care și-au sacrificat viața în luptă sau în timp de pace pentru gloria aripilor românești.

26.07.1935 – La propunerea colonelului dr. av. Victor Anastasiu, Subsecretariatul de Stat al Aerului a aprobat înființarea unei comisii medicale speciale pentru controalele periodice ale personalului navigant.

07.1936 – Locotenentul Alexandru Papană, în urma participării, cu bune rezultate, la Campionatul Mondial de Acrobație Aeriană, a primit calitatea de membru activ al Aeroclubului Germaniei și insigna de aur a acestuia.

07.1937 – Echipajul format din locotenenții Dumitru Deică (pilot) și Gheorghe Panaitopol (observator) a executat un zbor de instrucție în Polonia cu un Potez-25, parcurgând 1.900 km, cu escale la Lvov, Demblin, Cernăuți.

16.07.1939 – Căpitanii Dumitru Pufi Popescu și Virgil Trandafirescu, ambii din Flotila 1 Vânătoare, au ocupat locul II în seriile A și, respectiv, B, la concursul național de acrobație aeriană de la Băneasa.

01.07.1940 – Toate asociațiile de zbor din țară s-au unit în Școala de Pilotaj din Roșiori, care, în condițiile decretării mobilizării, a fost militarizată.

07.1940 – S-au achiziționat din Germania 30 avioane de vânătoare Heinkel-112, 32 bimotoare Heinkel-111 H1 de bombardament, 20 Stukas Ju-87 de bombardament în picaj și 50 avioane de vânătoare Messerschmitt Me-109 E3 și E7.

13.07.1940 – Printr-un Decret-Lege, toate terenurile de aviație au trecut în folosința Ministerului Aerului și Marinei.

12.07.1941 – Sublocotenentul Vasile Claru, aflat la cea de a 13-a misiune deasupra Basarabiei, atacat fiind de șase avioane de vânătoare sovietice, a descărcat muniția în două dintre ele, după care, neputând rupe lupta, a intrat în plin într-un avion inamic. A fost decorat, post-mortem, cu Ordinul "Mihai Viteazul".

07.1941 – Pentru coordonarea acțiunilor de apărare antiaeriană a Bucureștilor s-a constituit Comandamentul Apărării Antiaeriene a Capitalei.

10.07.1941 – Trei avioane de vânătoare Macchi, pilotate de frații Ruspolli și însoțite de un avion de transport Piaggio, formând detașamentul italian care s-a hotărât să lupte alături de români, a intrat în componența Grupului 7 Vânătoare.

07.1943 – Pe teritoriul României, în apărarea celor mai importante obiective, existau 66 de baterii de artilerie antiaeriană, 55 baterii ușoare, 13 baterii și 3 secții de mitraliere antiaeriene, 10 baterii de proiectoare și 3 companii de baloane de protecție, cu un total de 82 de baloane.

18.07.1943 – Pierderi grele pentru Grupul 6 Bombardament după prima lună de luptă: 22 de morți. Din cele 25 de avioane Ju-88, numai 7 mai erau apte pentru executarea misiunilor.

02–31.07.1944 – Aviația de vânătoare și artileria antiaeriană au dus lupte grele contra bombardierelor și avioanelor de vânătoare americane și engleze care au atacat în valuri Capitala și alte mari orașe din țară, precum și importante obiective economice.

05.07.1945 – Corpul 1 Aerian și Divizia 1 Antiaeriană au primit ordin de înapoiere în patrie, după terminarea războiului.

22.07.1953 – Cele trei regimente independente radio O.I.L.A. s-au transformat în batalioane independente.

20.07.1954 – A încetat din viață, la 84 de ani, cunoscutul inventator Ion Paulat.

01.07.1955 – La Școala Militară de Ofițeri "Aurel Vlaicu" a început pregătirea elevilor în zbor pe avionul de luptă reactiv (pe aerodromul Bacău).

25.07.1955 – S-au înființat Trupele Radiotehnice.

07.1963 – Maiorul Liviu Săbău a executat, în premieră, decolarea și aterizarea de pe pistă naturală, cu MiG-21 F13, pe aerodromul Giarmata–Timișoara.

27.07.1965 – Aviația Militară a României a achiziționat prima aeronavă AN-24, de 20 de locuri – avion bimotor turbopropulsor, scurt curier.

07.1966 – O grupă de piloți și tehnicieni de la Școala Militară Superioară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" a făcut trecerea pe avionul de școală cu reacție L-29 în cadrul Școlii de Aviație de la Zvolen, Cehoslovacia.

02.07.1949 – În organica Școlii de Ofițeri de Transmisiuni Sibiu a luat ființă Batalionul 5 Radiolocație Elevi.

30.07.1950 – Regimentul 7 Vânătoare Brașov a fost dotat, în întregime, primul în țară, cu tehnică sovietică. Avioanele, în număr de 40, erau de tip IAK-11.

15.07.1952 – La Capu Midia, în cadrul unui antrenament de trageri pe timp de noapte al artileriei antiaeriene, locotenenții Ioan Săbău și Dumitru Chera au stabilit un record de durată în zbor de noapte, pilotând un avion-țintă Po-2 timp de 4 ore și 25 de minute, în bătaia a 6 proiectoare.

29.07.1952 – Căpitanul Nicolae Borzea a fost atestat primul instructor de vrie pe avionul MiG-15.

30.07.1974 – S-a semnat, între România și Franța, contractul de fabricare sub licență a elicopterului Puma-330, în cadrul ICA Brașov–Ghimbav. Din 1978, România a rămas unicul producător în lume al elicopterului militar IAR-330 Puma. Au fost livrate 163 de elicoptere de acest tip Ministerului Apărării Naționale din România și în străinătate – Sudan, Franța, Pakistan.

30.07.1981 – La Școala de Aviație din Angola, înființată de statul român și care a funcționat cu aeronave și piloți instructori din țara noastră, a fost scos, la simplă comandă pe IAR-823, de însuși comandantul școlii, generalul-maior Aurel Niculescu, primul elev pilot din această țară.

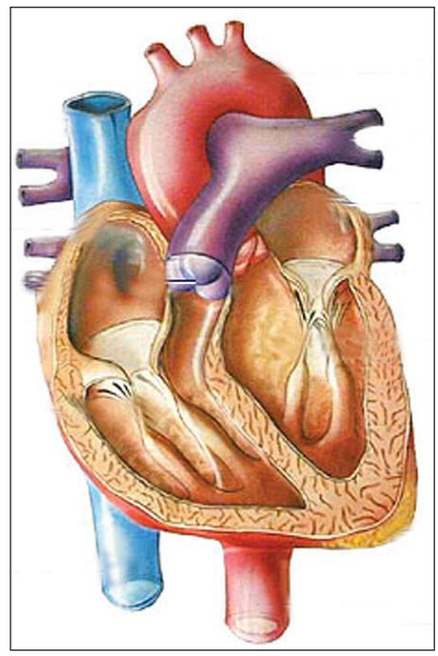
Documentar realizat de ELENA TOFAN și PETRE BÂNĂ

Vai, vai, vai, inima noastră!

În finalul articolului său referitor la pericolele la care este supusă zilnic inima umană şi profilaxia bolilor cardiovasculare în aviaţie, colaboratorul nostru, colonelul medic George Croitoru, de la Institutul de Medicină Aeronautică şi Spaţială, abordează cardiopatia ischemică şi implicaţiile acesteia. De asemenea, autorul ne reţine atenţia asupra unor programe de reabilitare a celor afectaţi de bolile cardiovasculare.

PROFILAXIA BOLILOR CARDIOVASCULARE ÎN AVIAŢIE (3)

CARDIOPATIA ISCHEMICĂ



Boala este definită ca o tulburare miocardică datorată unui dezechilibru între fluxul sangvin coronarian şi necesităţile miocardice, produs prin modificări în circulaţia coronară. Cardiopatia ischemică este una din bolile cele mai răspândite în rândul populaţiei din România, cu prevalenţă în rândul persoanelor adulte (10,9 la sută) şi cu o incidenţă extrem de diversă în raport cu distribuţia geografică şi stilul de viaţă al locuitorilor. Statisticile arată că incidenţa este mai mare la bărbaţi decât la femei, şi aceasta creşte o dată cu vârsta, la ambele sexe. Mortalitatea prin bolile aparatului cardiovascular a reprezentat în România, în 1994, 60,6 la sută la din totalul deceselor. Iar la personalul din aviaţie, aceiaşi indicatori prezintă, în ultimii ani, o creştere alarmantă.

Formele de manifestare a cardiopatiei ischemice cele mai frecvent întâlnite sunt angina pectorală şi infarctul de miocard.

1. ANGINA PECTORALĂ. Această afecţiune reprezintă disconfortul sau durerea de piept care apare când sângele nu ajunge în cantitate suficientă la inimă. Cel mai frecvent, angina se produce prin reducerea fluxului de sânge, prin una sau mai multe dintre arterele inimii, datorită aterosclerozei. Îngustarea arterelor inimii determină apariţia crizelor de angină pectorală, iar înfundarea lor produce infarctul de miocard. Acest proces este mai avansat la fumători, diabetici, hipertensivi şi la cei cu valori crescute ale colesterolului în sânge.

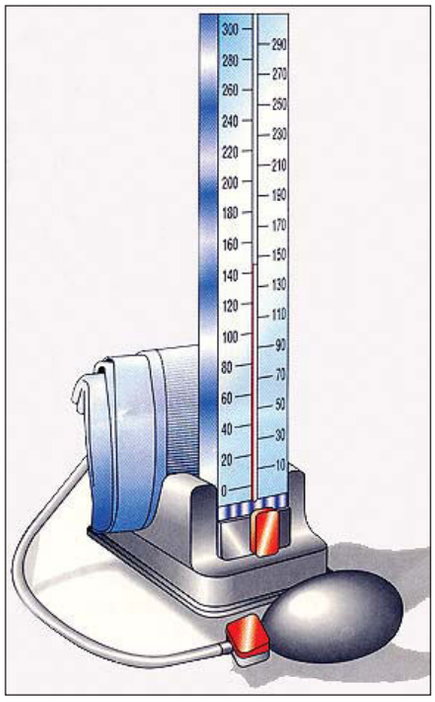
Recunoaşterea crizei de angină pectorală se face pe baza simptomelor clinice. Aceasta apare de obicei brusc, la efort sau în repaus, ca o durere localizată în centrul pieptului, ce se poate transmite către umărul stâng, pe marginea internă a braţului stâng, până la nivelul ultimelor două degete sau spre ambii umeri, gât, maxilar, omoplaţi şi durează, de obicei, mai puţin de două minute.

În cazul apariţiei acestor simptome, se recomandă următoarele măsuri preventive:

- consultaţi de urgenţă medicul, căruia îi descrieţi suferinţa, în funcţie de care acesta va stabili tratamentul;
- corectaţi-vă eventualele greşeli din stilul de viaţă: opriţi fumatul, slăbiţi, dacă sunteţi obez, evitaţi alimentele bogate în colesterol;
- controlaţi-vă şi trataţi-vă hipertensiunea arterială şi diabetul zaharat;
- evitaţi stresul, oboseala excesivă, stările conflictuale;
- combateţi sedentarismul prin exerciţii fizice uşoare sau plimbări zilnice de 3–4 km;
- procuraţi-vă şi păstraţi-le asupra dumneavoastră tablete de Nitroglicerină, pe care le veţi introduce sublingual, în caz de durere anginoasă, sau preventiv, înaintea unui efort la care vă aşteptaţi să apară criza de angină pectorală;
- atenţie: tratamentul cu nitraţi, beta blocante, anticalcice se va face după o schemă

terapeutică stabilită în prealabil! Nu se va face nici o modificare a dozelor sau a ritmului de administrare fără avizul medicului!

2. INFARCTUL MIOCARDIC. Este cea mai gravă boală cardiacă şi una din cele mai frecvente boli cardiovasculare. Peste 25 la sută din decesele cardiovasculare sunt datorate infarctului miocardic. Peste un sfert din infarcte scapă diagnosticului imediat, fie datorită pacientului ori medicului, fie formelor nedureroase sau atipice ale bolii. Infarctul miocardic este rezultatul suferinţei vaselor de sânge ale inimii şi se produce atunci când cantitatea de sânge care irigă o porţiune din miocard este redusă cantitativ sau nu mai ajunge deloc în zona respectivă. În aviaţie, se constată, în ultima vreme, o



exacerbare a fenomenului, mai ales la personalul aeronavigant.

Simptomele unui infarct miocardic sunt variate şi, uneori, atipice:

■ senzaţie de presiune, strângere sau durere retrosternală cu durată mai mare de 3–5 minute;

■ durerea iradiază în umeri, gât sau braţe;

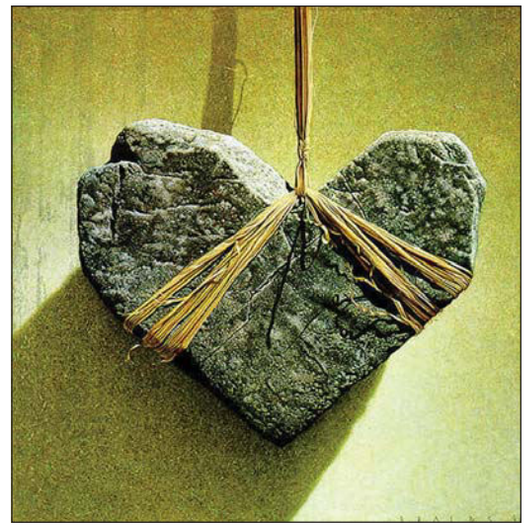
■ durere severă, ameţeală, leşin, transpiraţii, stare de rău, greţuri, lipsă de aer;

■ diaree cu senzaţie acută de evacuare intestinală sau febră foarte mare (hiperpirexie), sughiţ persistent, fatigabilitate, astenie fizică etc.

Nu toate semnele de mai sus apar, cumulativ, în infarctul miocardic. Însă, prezenţa unora din ele necesită, obligatoriu, intervenţia medicului, întrucât amânarea poate fi mortală!

Diagnosticul complet al bolii se stabileşte cu ajutorul investigaţiilor complementare:

■ electrocardiogramă; ■ analize de



laborator cu dozarea unor enzime din sânge, care cresc specific în cazul infarctului miocardic (MG plasmatică, troponima etc.); ■ verificarea glicemiei, a leucocitelor, a lipidelor şi a gradului de coagulare a sângelui.

În ce priveşte terapeutica postinfarct, aceasta este dependentă în mod evident de categoria de factori de risc în care a fost încadrat bolnavul. Există însă tratamente care se aplică mai multor categorii de bolnavi sau chiar tuturor convalescenţilor de infarct. În mod curent, se utilizează: ■ beta blocante (cu acţiune antiischemică şi antiaritmică); ■ antiagregante plachetare (Aspirină, Ticlid); ■ anticoagulante (antivitaminicele K, Trombostop); ■ nitraţi: (Nitropector, Maycor, Izozorbit); ■ antiaritmice (Amiodarona, Propafenona, Sotalol sau Mexitil).

PROGRAME DE REABILITARE

În prezent, există programe variate de reabilitare postinfarct, adaptate diverselor categorii de bolnavi. Acestea trebuie să conţină:

■ noţiuni privind reluarea progresivă a efortului fizic, tipul şi gradul efortului permis, însuşirea unor programe specifice de exerciţii fizice;

■ noţiuni de bază asupra dietei, care include reducerea drastică a grăsimilor saturate (din carne, lapte, ouă), normalizarea ponderală şi, după caz, alte indicaţii (asupra diabetului, hipertensiunii arteriale etc.);

■ noţiuni de educaţie medicală privind recunoaşterea simptomelor periculoase şi a efectelor secundare posibile ale medicamentelor ce se administrează pe termen lung;

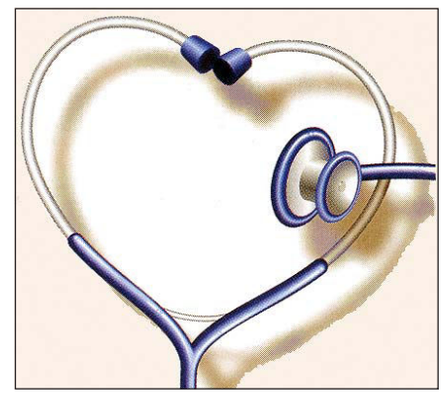
■ noţiuni privind eliminarea factorilor de risc aterogeni, în special, fumatul;

■ educaţie psihică, constând în modelarea personalităţii, în scopul abandonării tipului A de comportament (sedentarist) şi, după caz, încurajarea (la depresivi) sau descurajarea (la hipertonici) asupra ritmului de reluare a activităţii zilnice şi profesionale.

În prezent, factorii care par a influenţa cel mai eficient, în bine, evoluţia pe termen scurt şi la distanţă a bolnavilor care au suferit un infarct miocardic sunt: ■ eficacitatea mijloacelor de repermeabilizare coronariană imediată şi la distanţă (farmacologică, intervenţională sau chirurgicală); ■ posibilitatea reală de a influenţa evoluţia naturală a aterosclerozei, prin medicamente (coenzima A), dietă şi contracararea altor factori de risc; ■ progresele privind identificarea mai precisă a riscului de moarte subită aritmică şi tratarea eficientă a acesteia (medicamente, fulguraţie endocavitară, defibrilatoare – convertere implantabile).

Pe baza datelor obţinute asupra factorilor de risc cardiovascular cu consecinţe uneori fatale în rândul personalului aeronautic, se impune respectarea cu stricteţe a măsurilor de profilaxie primară sau secundară, în cadrul fiecărei afecţiuni, precum şi luarea unor măsuri organizatorice la acest nivel, şi continuate la unitate. În acest sens, sunt necesare: ■ înscrierea în fişa individuală a datelor cu parametrii care să permită cunoaşterea la zi a vârstei, înălţimii, greutăţii, tensiunii arteriale, pulsului, modificărilor EKG, puse în evidenţă de laboratoare; ■ instituirea unor studii sistematice, periodice, privind factorii de risc ai aterogenezei şi, implicit, ai afecţiunilor cardiovasculare; ■ reevaluarea normelor de hrană, cantitativ şi caloric, în raport optim – pentru personalul navigant; ■ testarea periodică a stării de antrenament, pentru a aprecia rezistenţa în zbor, antrenamentul fizic, rezistenţa faţă de acţiunea nocivă a factorilor de zbor prin modificările fiziologice pe care le induce în teritoriul respiraţiei, circulaţiei şi musculaturii.

Colonel medic
GEORGE CROITORU



◆ Charles Lindbergh a realizat prima traversare a Oceanului Atlantic, zburând în simplă comandă.

◆ Albert Hegenberger şi Lester Maitland au realizat un record de distanţă, zburând între Oakland (California) şi Honolulu (Hawaii).

◆ Amelia Earhart a fost prima femeie care a zburat peste Atlantic.

◆ Primul zbor peste Pacific, realizat de Charles Kingsford–Smith, Charles Ulm, James Warner şi Harry Lyons.

◆ Primul survol al Polului Sud, realizat de Richard Byrd, Ashley McKinley, Bert Balchen şi Harold June.

◆ James Doolittle a efectuat primul zbor fără vizibilitate, pilotând exclusiv după instrumentele de bord.

◆ Căpitanul Hugo Eckener a realizat primul zbor în jurul lumii, la bordul unui dirijabil.

◆ Jean Mermoz a stabilit prima legătură aeropoştală între Franţa şi America de Sud.

◆ Amy Johnson a fost prima femeie care a zburat din Anglia până în Australia.

◆ Ellen Church a devenit prima însoţitoare de bord din istoria aviaţiei mondiale.

Charles Lindbergh

După doi ani de studenţie, a renunţat la Universitatea din Wisconsin, pentru a urma cursurile unei şcoli de pilotaj din Lincoln, Nebraska. A început să zboare în 1922.

Sprijinit de câţiva oameni de afaceri din Saint Louis, a hotărât să accepte provocarea americanului de origine franceză Raymond Orteig, care promisese, încă din 1919, un premiu de 25.000 de dolari celui care va realiza primul zbor fără escală între New York şi Paris.

La bordul monoplanului său, cu un singur motor, "Spirit of St. Louis", Lindbergh a decolat de pe Câmpul lui Roosevelt, în dimineaţa zilei de 20 mai 1927, la ora 7.52. După un zbor care a durat 33 de ore şi 32 de minute, a aterizat pe aeroportul Le Bourget, de lângă Paris, unde a fost întâmpinat de o mulţime entuziasmată. Pentru cutezanţa de care a dat dovadă, i-a fost acordat gradul de colonel, în rezerva forţelor aeriene americane.

În anul 1935, Charles Lindbergh s-a mutat în Europa, în urma unui tragic episod în care şi-a pierdut fiul. Aici a studiat îndeaproape forţele aeriene ale unor state europene, ajungând la concluzia că Germania are cea mai puternică aviaţie militară de pe bătrânul continent.

Reîntors în SUA, în 1939, Lindbergh a susţinut o serie de discursuri anti-război.

Pentru lucrarea în care a descris primul zbor transatlantic fără escală, "The Spirit of St. Louis", a obţinut Premiul Pulitzer, în 1954.

Amelia Earhart

A intrat în istoria aviaţiei mondiale prin zborurile sale peste Atlantic şi Pacific, precum şi prin tentativa sa temerară de a zbura în jurul lumii.

În 1928 a acceptat invitaţia piloţilor americani Wilmer Stultz şi Louis Gordon de a-i însoţi, ca pasager, într-un zbor transatlantic, experienţă pe care a consemnat-o în cartea "20 de ore şi 40 de minute".

Patru ani mai târziu, în 1932, avea să devină prima femeie care a zburat, în simplă comandă, peste Atlantic, stabilind un nou record de durată: 13 ore şi 30 de minute.

În 1935, a dobândit şi titlul de prima femeie care a traversat Pacificul, zburând din Hawaii până în California.

În iunie 1937 a început un zbor în jurul lumii, decolând din Miami (Florida), împreună cu navigatorul său, Frederick Noonan. Avionul lor a dispărut pe data de 2 iulie 1937, după ce decolase din Lae (Noua Guinee).

În acelaşi an, soţul său, George Palmer Putram, a publicat cartea "Ultimul zbor".

Curajoasă, hotărâtă, talentată, pasionată de zbor şi de aventură, Amelia Earhart a deschis orizonturi neaşteptate pentru aviaţia acelor ani, a făcut istorie în aeronautica americană şi nu numai.

ISTORIA AVIAŢIEI MONDIALE

Charles Lindbergh
SUA
1902 – 1974

Amelia Earhart
SUA
1897 – 1937

James Doolittle
SUA
1896 – 1993

Jean Mermoz
Franţa
1901 – 1936

◆Prima traversare a Pacificului, fără escală, realizată de Clyde Pangborn şi Hugh Herndon.

◆Generalul Italo Balbo a condus prima formaţie de zbor care a traversat Atlanticul de Sud.

◆A zburat primul avion teleghidat, în Huston, Texas.

◆Primul zbor în jurul Pământului, în simplă comandă, realizat de Wiley Post.

◆Primul survol al muntelui Everest, realizat de piloţii britanici Clydescale, MacIntyre şi Blacker.

◆Helen Richey a devenit prima femeie brevetată ca pilot de linie.

◆Robert Goddard a lansat prima rachetă cu giroscop.

◆Primul centru de control al traficului aerian a devenit operaţional în New Jersey.

◆Lores Bonney a zburat, în premieră mondială, în simplă comandă, din Australia până în Africa de Sud.

◆Pilotul american Clyde Pangborn a fost arestat la Moscova, pentru zbor în spaţiul sovietic fără viză în paşaport.

James Doolittle

La finele primului război mondial, a fost numit şef al piloţilor de încercare ai U.S. Army Air Corps.

A fost primul pilot care a traversat teritoriul SUA în mai puţin de o zi, în 1922.

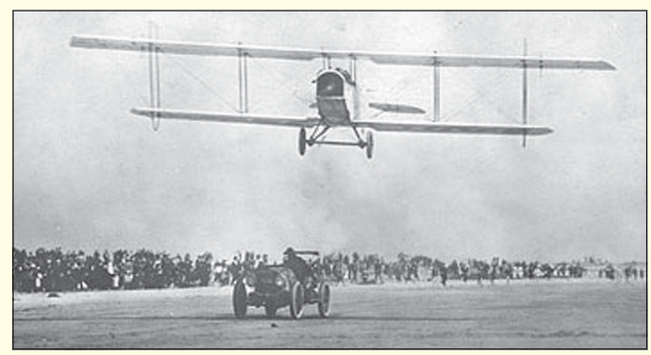
A condus primul raid al aviaţiei militare americane asupra Japoniei, în cel de-al doilea război mondial, fiind decorat cu Medalia de Onoare a Congresului şi înaintat la gradul de general de brigadă.

Clyde Pangborn şi Hugh Herndon

În 1931, au luat hotărârea de a "bate" recordul germanului Graf Zeppelin, care a zburat în jurul lumii în 20 de zile şi 4 ore. Între timp, alţi doi piloţi americani au realizat un nou record mondial: ocolul Pământului în 8 zile, 15 ore şi 15 minute. Pangborn şi Herndon au decolat, totuşi, pe 28 iulie 1931, din New York. Din păcate, după ce au trecut prin Londra, Berlin şi Moscova, o dată cu escala din Habarovsk (Siberia), vremea s-a înrăutăţit, iar întârzierea provocată le-a dat planurile peste cap, făcându-le imposibil demersul de a realiza un nou record de viteză. Un localnic le-a povestit despre premiul de 25.000 de dolari oferit de ziarul japonez Asahi Shimbun echipajului care va realiza primul zbor fără escală între Japonia şi SUA. Cei doi piloţi americani au acceptat numaidecât provocarea.

În zborul către Ţara Soarelui Răsare, Herndon a făcut o serie de fotografii, motiv pentru care autorităţile japoneze i-au acuzat de spionaj. În urma demersurilor diplomatice americane, Pangborn şi Herndon au fost eliberaţi şi au început imediat pregătirile pentru zbor. Datorită proviziilor mari de combustibil, avionul a devenit foarte greu, piloţii americani fiind nevoiţi să improvizeze un sistem care, după ridicarea de pe sol, să permită abandonarea trenului de decolare-aterizare.

Au decolat pe data de 4 octombrie şi, după un zbor nelipsit de peripeţii, care a durat 41 de ore şi 15 minute, au aterizat, cu bine, în Wenatchee, Washington.



Pagini realizate de locotenent
CIPRIAN PĂTRAŞCU

ISTORIA AVIAŢIEI MONDIALE

Wiley Post
SUA
1899 – 1935

Lores Bonney
Australia
1897 – 1994

Hugo Eckener
Germania
1868 – 1954

Italo Balbo
Italia
1896 – 1940

AVIAŢIA ROMÂNĂ S-A... NĂSCUT ÎN ARMATĂ

Începutul Aviaţiei Române este datorat lui Aurel Vlaicu, ca persoană, şi Ministerului de Război, ca instituţie. După ce Octavian Goga l-a prezentat oficialităţilor de la Bucureşti pe tânărul inginer de la Binţinţi, guvernul de atunci a hotărât ca avionul să se construiască la Arsenalul Armatei, Ministerul de Război urmând a suporta cheltuielile impuse de îndrăzneaţa întreprindere. În concluzie, avionul "Vlaicu nr.1 – model 1910"– prima aeronavă construită de un român în România – a fost un aparat militar. Zborul efectuat de Aurel Vlaicu la 17 iunie 1910 a constituit momentul de început al aviaţiei militare, iar cel de la comenzi a fost, negreşit, primul pilot al Armatei Române. Aceste aprecieri nu sunt "aduse din condei". Iată ce reţinea o comisie militară care analizase istoricul zbor al lui Vlaicu: *"aparatul l-a ajutat mult în succes, prin stabilitatea lui şi calităţile de simplitate de manevră. Credem că acest aeroplan poate deveni un preţios aparat de recunoaşteri, adică foarte util armatei"*. În aceeaşi idee, Valeriu Avram, în a sa lucrare de referinţă "Istoria Aeronauticii Militare Române 1910–1916", observa că *" ...avionul <<Vlaicu nr. 1 – model 1910>> era proprietatea armatei şi în urma contractului încheiat între inventator şi Ministerul de Război, acesta executa zboruri pentru armată..."*

În virtutea acestor relaţii, Vlaicu urma să fie şi cel care a executat prima misiune în sprijinul armatei în cadrul "manevrelor militare" din toamna lui 1910. Reproducem câteva rânduri din lucrarea "Începuturile Aviaţiei Române", semnată de George Costescu şi apărută în 1944: *"Dar la noi în România – (şi aceasta înaintea oricăror naţiuni) – însemnătatea acestor rezultate era privită cu luare aminte mai ales în raport cu utilizarea aeroplanelor în operaţiunile militare de război. Astfel, cu prilejul manevrelor militare ce aveau să fie făcute în toamna aceia în Oltenia, ministrul de război ceru inginerului Aurel Vlaicu să facă şi acolo câteva sboruri de experienţă cu aeroplanul său.*

Vlaicu transportă aparatul său de sbor la Slatina şi la 26 Septembrie primind un ordin ce-i fu înmânat asupra operaţiunilor, se urcă în aeroplan, se ridică la vreo 500 metri înălţime luând direcţiunea indicată, iar după 35 minute de sbor coborâ într'un <<aterisaj>> admirabil în curtea comandamentului manevrelor şi înmână A.S.R. Principelui Ferdinand comunicarea cu care fusese însărcinat – de faţă fiind acolo şi: A.S.R. Principele Carol, Principii Frederick-Victor şi Francisc-Josef de Hohenzollern, dd. Ion I.C. Brătianu, primul ministru, şi ministrul de războiu, generalul Grigore Crăiniceanu, cum şi toţi ofiţerii superiori ataşaţi Cartierului general al manevrelor".

România devenea astfel, după Franţa, al doilea stat din Europa care folosise aviaţia în scopuri militare.

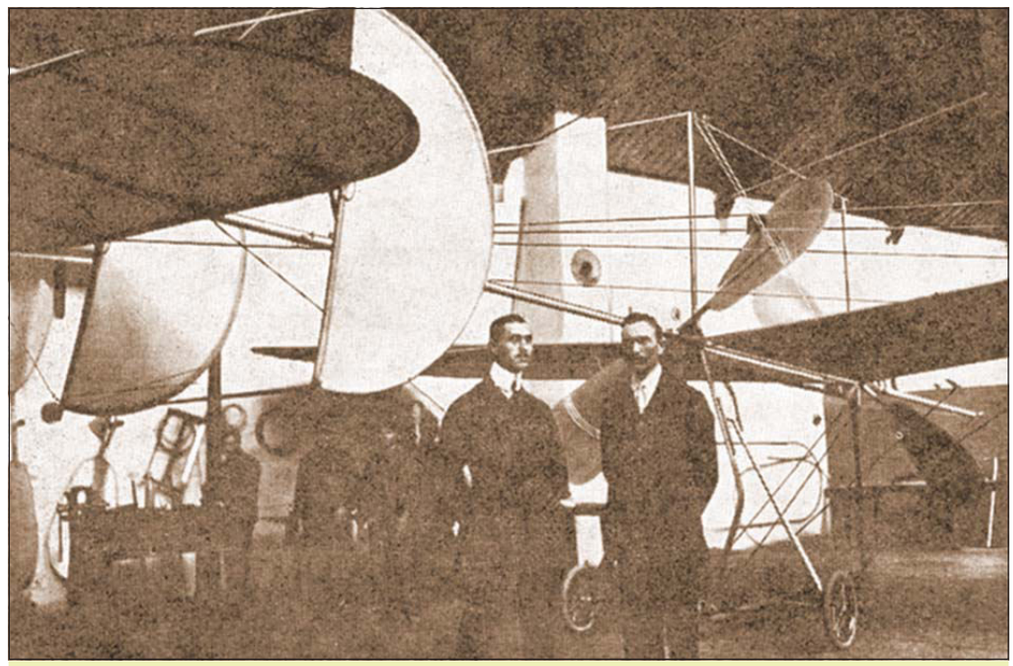
Rezultatele obţinute de Vlaicu au impresionat. Ministerul de Război a devenit tot mai interesat. Au apărut primele şcoli de pilotaj, s-au brevetat primii piloţi militari.

După aproape un an de la misiunea militară îndeplinită de Vlaicu, Prinţul Bibescu execută, tot în cadrul unor manevre militare, un raid Bucureşti – Turnu Măgurele: a decolat la cinci dimineaţa în ziua de 5 august de pe aerodromul militar Cotroceni, iar după două ore de zbor a aterizat la nord de oraşul dunărean şi a înmânat un mesaj cu conţinut militar comandantului destinatar. Acelaşi aviator îndrăzneţ, Prinţul Bibescu, a efectuat după câteva zile o alt fel de misiune: a lansat de la mică înălţime, în perimetrele forturilor Chitila şi Tunari, plicuri cu ordine din partea Ministerului de Război.

Urmare a entuziasmului declanşat de perspectiva spectaculoasei arme, dar şi a interesului practic, concret cultivat de câţiva ofiţeri vizionari, în toamna anului 1911, Armata Română avea o "Secţiune de Aviaţie" formată din două escadrile.

O escadrilă era dotată cu trei avioane "Blériot" (monoplane): două de "tip militar" (unul cu două locuri şi cu motor rotativ de 70 HP, iar celălalt cu un singur loc şi cu motor rotativ de 50 HP) şi un alt aparat de tip "La Manche" (şi acesta monoplan, cu motor fix "Anzani" de 25 HP). Piloţii din această escadrilă erau locotenenţii George V. Bibescu (din artilerie), Mircea Zorileanu şi sublocotenentul Nicolae Capşa (din cavalerie).

Cealaltă escadrilă era compusă din şase biplane "H. Farman" (cu două locuri şi cu motoare rotative "Gnôme" de 60 H.P). Această a doua escadrilă era comandată de maiorul Ion Macri, printre piloţi numărându-se locotenenţii Boiangiu şi Pârvulescu, sublocotenenţii Ştefan Protopopescu şi Gheorghe Negrescu.



Aeroplanul "Vlaicu nr. 1 – model 1910" în timpul construcţiei la Arsenalul Armatei

Aeronava "Blériot – La Manche" (replică contemporană)

La manevrele din Moldova, desfăşurate în toamna lui 1911, între Roman şi Paşcani, avioanele "Blériot" au acţionat în cadrul Corpului 4 Armată (partida de nord), iar cele "Farman III" au executat misiuni în folosul Corpului 3 Armată (partida de sud). Aparatele care dispuneau de două locuri, adică "Blériot" cu motor de 70 HP şi cele "H. Farman", au executat recunoaşteri în folosul celor... două partide. Pentru aceasta, la bord au fost luaţi ofiţeri observatori. Aceştia erau elevi la cele două şcoli de pilotaj (de la Chitila şi de la Cotroceni): căpitanul Fotache Ionescu şi locotenentul Druţu – genişti, locotenenţii Rodrig Goliescu – artilerist şi Ioan Popovici – cavalerist, locotenentul Istrate – marinar. Activitatea aviaţiei în cadrul "manevrelor" a fost un triumf. Iată ce scria viitorul ministru Ion Cămărăşescu în "Revista Automobilă" sub titlul *"Victoria celei de a cincea armă. Aeroplanele în Armata Română": "Manevrele regale din toamna aceasta au consfinţit în mod definitiv întrebuinţarea aeroplanelor în armata română.*

În faţa Majestăţei Sale Regelui Carol I au fost făcute la Hălăucești primele încercări oficiale cari nu au dat roade foarte practice, pentrucă Marele Stat Major nu era încă pregătit la întrebuinţarea unor asemeni instrumente de recunoaştere, dar cari au răuşit să-i atragă atenţiunea asupra foloaselor nepreţuite ce vor putea aduce oştirei de acum înainte.

Prinţul George V. Bibescu era gata în fruntea escadrei sale de piloţi monoplanişti; maiorul Macri, cu doi alţi ofiţeri biplanişti, nu aştepta decât primirea ordinelor spre a le executa.

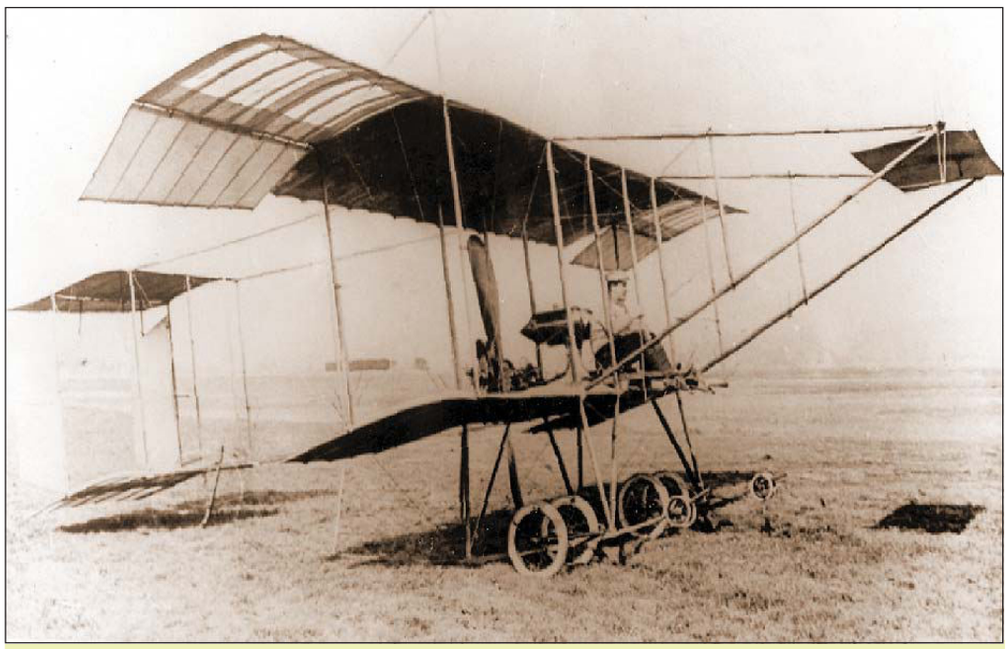
Din nefericire şefii nu erau gata şi lucrul este simplu de înţeles. Cum putea să se aştepte la o pregătire atât de desăvârşită a ofiţerilor piloţi? Cine putea să creadă că aparatele vor putea fi montate şi puse la punct într'un timp atât de scurt, că nici aviatorii armatei franceze nu ar fi putut manevra mai iute?

Şi totuşi minunea s'a înfăptuit! Ambele armate cari luptau faţă în faţă aveau fiecare corpul lor de aviatori.

Noi, românii, ne găsim azi în faţa unui fapt împlinit. – Ceea ce puteri mari europene n'au îndrăsnit să facă, a fost îndeplinit în scurtă vreme de micul regat dunărean, care a dovedit că nu rămâne niciodată în urmă când este vorba de progres.

Aceasta se datoreşte câtorva ofiţeri inimoşi şi hotărâţi; se datoreşte mai ales grelelor sacrificii materiale făcute personal de Prinţul G.V. Bibescu. Macri, Capşa, Zorileanu şi ceilalţi aveau în ei focul sacru şi aveau să sboare în tot cazul, mai târziu dacă nu acuma".

Aşadar, începutul istoriei Aviaţiei Române se petrece sută la sută în armata ţării, datorită interesului acesteia faţă de noul mijloc de locomoţie, interes concretizat în finanţarea aproape totală a construirii aeronavelor şi infrastructurii, precum şi a instruirii piloţilor.

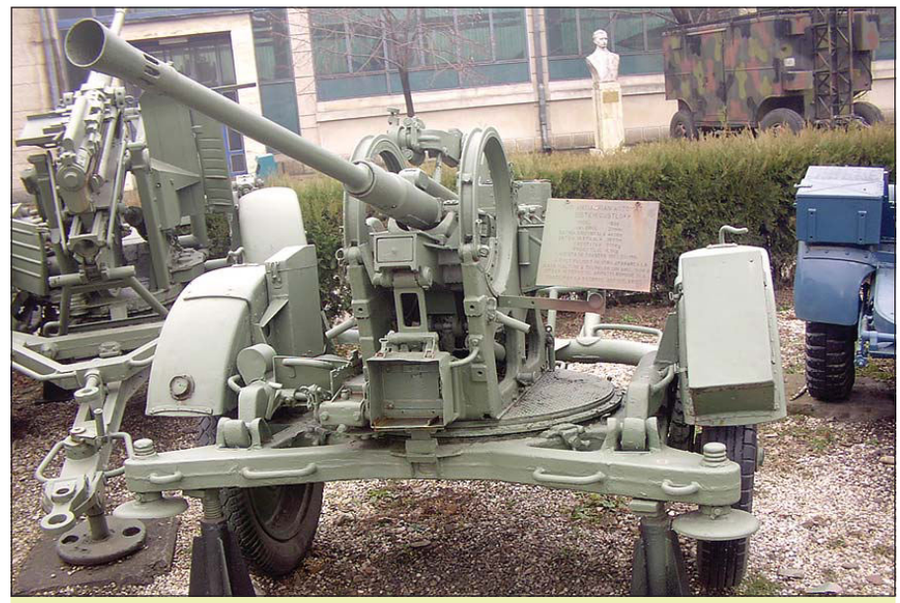


Aparatul "H. Farman" pe aerodromul Şcolii de pilotaj de la Chitila (anul 1910)

DUMITRU AMARIEI

Nota autorului. Informaţiile cuprinse în acest documentar au fost selectate din următoarele lucrări: **"Pagini din istoricul aviaţiei"** – căpitan aviator Oprea Gh. Petre (1941); **"Începuturile Aviaţiei Române"** – George Costescu (1944); **"Istoria Aviaţiei Române"** – Colectiv (1984); **"Un secol de Aeronautică Română"** – comandor (r) Aurel Pruia, comandor (r) Ioan Morariu, inginer av. Bogdan Pruia (1999); **"Istoria Aeronauticii Militare Române 1910–1916"** – Valeriu Avram (2003).

EVOLUȚIA ARTILERIEI ANTIAERIENE ROMÂNE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ (2)



Tun antiaerian automat sistem GUSTLOFF. A fost folosit pentru apărarea la joasă înălțime a trupelor începând cu anul 1938

Începând cu anul 1937, tunurile de câmp adaptate pentru trageri antiaeriene au fost înlocuite treptat cu tunuri antiaeriene moderne importate din Anglia, Franța, Suedia și Germania, precum și cu tehnică de producție românească. În perioada 1938-1940, unitățile de artilerie antiaeriană au fost înzestrate cu tunuri de calibru mijlociu (75 mm Vickers, de proveniență engleză, și 88 mm, de proveniență germană), tunuri de calibru mic (40 mm Bofors suedeze, 37 mm Rheinmetall germane, 25 mm Hotchkiss franceze, 20 mm Gustloff germane și Oerlikon suedeze), precum și cu mitraliere de calibru 13,2 mm. De asemenea, au fost achiziționate proiectoare de 150 cm Siemens și de 60 cm Nedalo, telemetre, altimetre etc. O parte dintre acestea au fost fabricate în cadrul uzinelor Reșița și Astra-Brașov.

Tun antiaerian cu tragere repede sistem RHEINMETALL, calibru 37 mm, model 1939

Marea diversitate de tunuri antiaeriene apărute în perioada interbelică a implicat atât o organizare a acestora pe calibre, cât și elaborarea unor reguli și metode de tragere în funcție de caracteristicile tehnico-tactice ale fiecăruia.

Astfel, cu tunurile de calibru 75 mm, s-a trecut la metoda de tragere tahimetrică cu aparatul central de conducere a focului "Predictor Vickers" și la metoda geometrică cu aparatul central "Bungescu model 1938". La ambele aparate, organizarea centralizată a tragerii era comună. Toate măsurătorile și calculele erau concentrate într-un singur aparat central de tragere care transmitea tunurilor elementele de tragere - înclinare, azimut, distanță, focos – prin teleindicație electrică, ochirea devenind astfel indirectă. Tragerile de noapte se executau cu ajutorul reperajului sonor și al proiectoarelor.

Caracteristicile tehnico-tactice ale tunurilor antiaeriene din acea perioadă erau, în general, corespunzătoare performanțelor mijloacelor de atac aerian de atunci. În aceste condiții, posibilitățile tunurilor antiaeriene de a combate diferitele categorii de avioane sunt detaliate în lucrarea "Apărarea contra aeronavelor", aparținând colonelului C. Golici și maiorului Tr. Teodorescu, astfel: ◆ *contra avioanelor de recunoaștere* tragerile antiaeriene erau puțin eficace pentru că aceste avioane erau greu de reperat (altitudini mari, zbor cu motor stins, greu de recunoscut, erau vopsite ca și avioanele proprii, greu de ochit și urmărit); ◆ *contra avioanelor de observare* tragerile antiaeriene erau foarte eficace; ◆ *contra avioanelor de asalt* tunurile erau neputincioase. Se recomanda să fie folosite mitralierele întrucât asaltul în picaj dura doar 10-20 de secunde; ◆ *contra avioanelor de vânătoare* tunurile aveau efect limitat, pentru că datorită marii mobilități și maniabilități aceste avioane se puteau apăra foarte bine (artileria antiaeriană trăgea totuși contra acestor avioane pentru a intimida pe piloți, a dezorganiza formațiile și a semnala prezența lor aviației proprii); ◆ *avioanele de bombardament de zi* erau considerate ca vulnerabile în special în apropierea obiectivului, mai ales când executau bombardament din zbor orizontal (artileria antiaeriană avea condiții ideale de tragere, cu excepția tragerii contra avioanelor în picaj, când era necesară o strânsă cooperare cu mitralierele, cu aviația de vânătoare și cu subunitățile de camuflaj); ◆ *contra avioanelor de bombardament de noapte* artileria antiaeriană putea să tragă, în foarte bune condiții, fie pe avion auzit, fie pe avion văzut în lumina proiectoarelor.

În anul 1934 au fost elaborate "Instrucțiunile asupra tragerilor contra aeronavelor", în care se defineau elementele de tragere și caracteristicile traiectoriilor și se precizau elementele necesare tragerilor contra aeronavelor enunțând ipoteza fundamentală. De asemenea, se reglementau organizarea, pregătirea, conducerea, executarea și interpretarea tragerilor, metode și feluri de tragere, corecții etc.

După intrarea masivă în dotare a tunurilor antiaeriene de fabricație românească, au fost înființate noi regimente de artilerie antiaeriană. Astfel, la 28 februarie 1938 ia ființă Regimentul 3 Artilerie Antiaeriană, iar între anii 1938 și 1941 se mai înființează încă 6 regimente, așa încât la începutul celui de-al doilea război mondial existau, în România, 9 regimente de artilerie antiaeriană. Din totalul de 8.301 guri de foc cât avea armata română, 691 erau de artilerie antiaeriană. Comparând numărul de tunuri antiaeriene din ajunul celui de-al doilea război mondial cu cele din anul 1918, rezultă că acesta a crescut de 4 ori.

Necesitatea înzestrării trupelor apărării antiaeriene a teritoriului cu tehnică de luptă din producție proprie și din import punea tot mai acut problema pregătirii și perfecționării cadrelor. Preocupările pentru pregătirea ofițerilor, maiștrilor militari și subofițerilor de artilerie antiaeriană s-au concretizat prin înființarea Centrului de instrucție al artileriei antiaeriene, la data de 1 aprilie 1938, cu scopul de a instrui cadrele, de a efectua studii și experimentări și de a elabora literatura de specialitate de care ducea lipsă noul gen de armă.

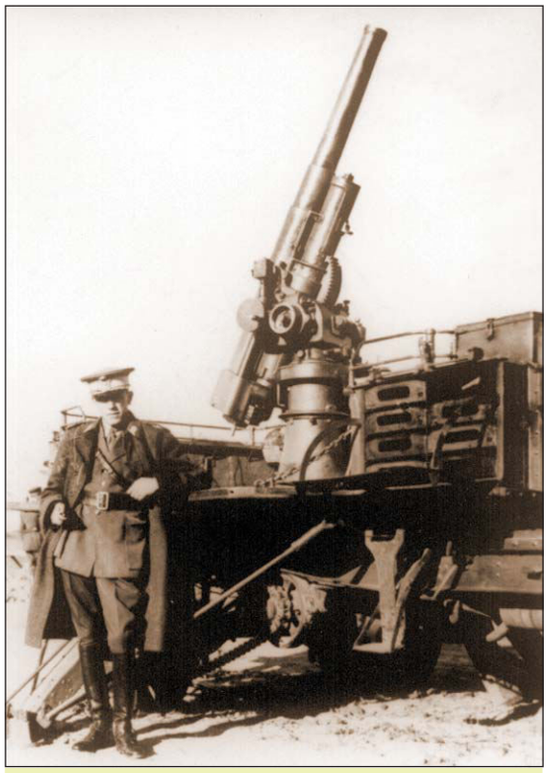
O altă instituție de învățământ militar care a luat ființă în cadrul Centrului de instrucție, la 10 decembrie 1939, a fost Școala de ofițeri de artilerie antiaeriană.

O dată cu îmbunătățirea dotării cu tehnică, perioada interbelică se caracterizează prin preocupări insistente și propuneri concrete privind organizarea

unei mai bune apărări antiaeriene a obiectivelor de pe teritoriul ţării. Astfel, în anul 1928 apare primul regulament al apărării antiaeriene, intitulat "Regulamentul provizoriu asupra instrucţiei de manevră şi luptă a aeronauticii". El constituia, de fapt, o traducere a regulamentului francez, cu unele adaptări impuse de caracteristicile tehnicii de luptă din dotare şi de organizarea specifică la nivel tactic.

Regulamentul prevedea că misiunile apărării contra aeronavelor erau: *de protecţie* a obiectivelor armatelor sau de pe teritoriul zonei interioare; *de supraveghere aeriană şi informaţii,* având scopul de a descoperi avioanele inamice, a le identifica, a determina condiţiile de zbor şi a deduce intenţiile probabile ale inamicului, informând toate mijloacele apărării antiaeriene, trupele, populaţia, aviaţia proprie; *misiuni particulare*, precum cele împotriva baloanelor de observare, a tancurilor şi a unor obiective de pe câmpul de luptă, deci misiuni terestre, dar numai când nu erau de executat misiuni antiaeriene.

Artileria antiaeriană îşi îndeplinea misiunile fie singură, fie în cooperare cu aviaţia de vânătoare, "căutând a distruge sau cel puţin a împiedica aviaţia inamică să-şi îndeplinească misiunea", conform articolului 1 din regulament. Aceasta este prima reglementare a cooperării între cele două genuri de arme. Regulamentul prevedea o "strânsă şi permanentă coordonare a acţiunilor, pentru a permite ca întrebuinţarea acestor două arme să poată da bune rezultate". Baza succesului apărării antiaeriene a unui obiectiv important consta în *cooperarea strânsă* între aviaţia de vânătoare, artileria şi mitralierele antiaeriene, proiectoare şi camuflajul prin fum. Artileria antiaeriană, în cadrul cooperării, informa aviaţia de vânătoare prin trageri de semnalizare despre apariţia avioanelor inamice neobservate de vânătorii proprii şi-i dădea ajutorul necesar, în cazul atacului unei formaţii inamice masive, prin tragerile executate asupra acesteia până când putea intra în luptă aviaţia de vânătoare proprie.



Tun antiaerian la tragerile de la Mamaia, în perioada interbelică

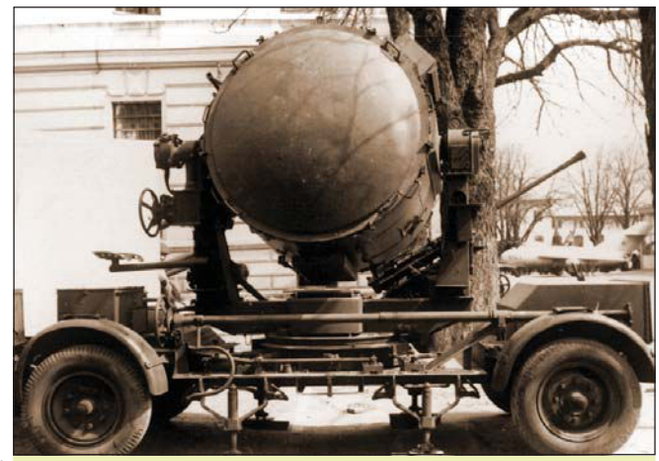
În literatura de specialitate, ca şi în instrucţiunile apărute în perioada interbelică, se scotea în evidenţă necesitatea *comenzii unice* a tuturor forţelor şi mijloacelor de apărare antiaeriană activă şi pasivă a teritoriului.

Astfel, schimbări esenţiale în organizarea conducerii apărării antiaeriene a teritoriului au avut loc în anul 1932, când a luat fiinţă *Subsecretariatul de stat al aerului* – ca organ central de conducere, informare şi administrare a tuturor mijloacelor aeriene naţionale, de apărare contra aeronavelor şi de protecţie a navigaţiei aeriene de pe teritoriul naţional, căruia i se subordona Comandamentul Forţelor Aeriene. La rândul său, acesta avea în subordine Comandamentul apărării contra aeronavelor, precum şi şcolile şi centrele de instrucţie ale apărării contra aeronavelor. Însă această subordonare a fost doar o soluţie de compromis ce a durat până în februarie 1936, când a fost înfiinţat Ministerul Aerului şi Marinei, având în organica sa Comandamentul Forţelor Aeriene, Comandamentul apărării contra aeronavelor şi Comandamentul apărării antiaeriene a teritoriului, înfiinţat încă din luna mai 1931.

În anul 1939, datorită agravării situaţiei internaţionale, problema apărării antiaeriene a teritoriului intră în preocupările organelor legislative ale statului, fiind reglementată prin legea nr. 938 din 3 martie 1939, denumită "Legea pentru apărarea antiaeriană activă şi pasivă a teritoriului". În acest fel, întreaga răspundere pentru organizarea şi coordonarea tuturor activităţilor necesare pentru apărarea antiaeriană activă şi pasivă a teritoriului revenea unui organ unic – Ministerul Aerului şi Marinei.

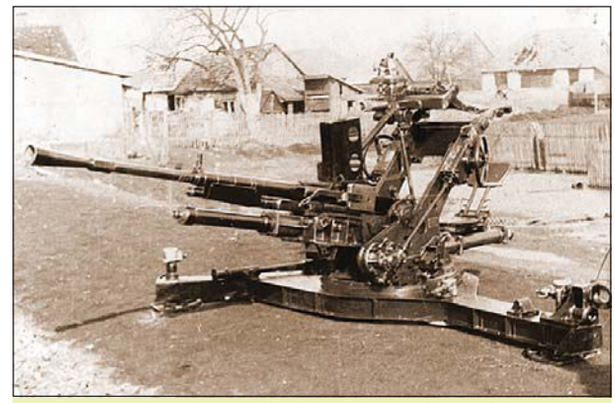
Deşi Legea 938 din 1939 a constituit un pas înainte pe linia perfecţionării structurilor organizatorice a teritoriului, ea a fost inspirată după legea similară franceză, fără a fi adaptată realităţilor şi specificului ţării noastre.

În aceste condiţii, anul 1940 consemnează reînfiinţarea Subsecretariatului de Stat al Aerului, care avea în subordine, în afara aviaţiei civile, Comandamentul Forţelor Aeriene de Luptă, Comandamentul Artileriei Antiaeriene, Comandamentul Apărării Pasive şi trei regiuni aeriene, în compunerea cărora erau câte 3-4 flotile de aviaţie, o brigadă de artilerie antiaeriană şi zone de apărare pasivă.



Proiector NEDALO model 1937

Aruncând o privire retrospectivă asupra realizărilor, dotării, organizării, dezvoltării apărării antiaeriene a teritoriului, cât şi asupra literaturii de specialitate, regulamentelor şi instrucţiunilor din perioada cuprinsă între cele două războaie mondiale, se poate afirma că ea a fost deosebit de fecundă în domeniul fundamentării principiilor de organizare şi de ducere a acţiunilor de luptă. Astfel, în perioada interbelică, apărarea antiaeriană a teritoriului era organizată la obiective, cu mari unităţi şi unităţi de artilerie antiaeriană, proiectoare antiaeriene şi - începând cu anul 1940- aerostate de baraj, subunităţi de mascare cu fum şi pentru construirea de obiective false.



Tun antiaerian HOTCHKISS calibru 25 mm, intrat în dotarea artileriei antiaeriene române înainte de începutul celui de-al doilea război mondial

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:

General-colonel (r.) dr. Vasile Cutoiu, "Istoria Apărării Antiaeriene a Teritoriului României ";

General de corp de armată (r.) Vasile Bărboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene Române".

Nota autorului:

Fotografiile au fost asigurate de Muzeul Militar Naţional

COMUNICĂ !

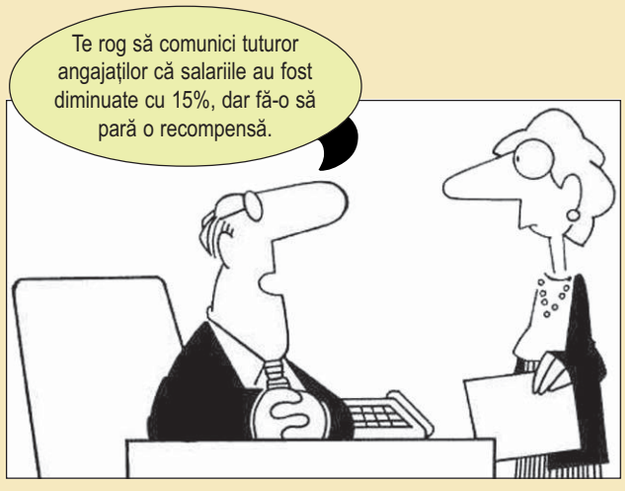
Poţi să planifici şi să coordonezi până la epuizare, însă dacă nu conduci eficient operaţiunile necesare punerii în practică a planurilor elaborate pentru atingerea obiectivelor organizaţei, vei sfârşi prin a încerca să faci totul de unul singur. Şi nu vei reuşi!

Oamenii care ştiu de ce trebuie să facă anumite lucruri muncesc mai eficient şi obţin rezultate mai bune. Ei văd scopul acţiunilor lor şi sunt capabili să-şi utilizeze iniţiativa în mod constructiv.

Comunicarea eficientă se traduce prin recepţionarea corectă a mesajului transmis, acesta având asupra interlocutorilor următoarele efecte:

- **Impactul vizual: 55%**
  Atitudinea, gesturile, contactul ochilor, comportarea în general;
- **Impactul vocal: 38%**
  Tonalitatea vocii;
- **Impactul textual: 7%**
  Cuvintele pe care le rostim.

Aşadar, este mai important CUM comunicăm, decât CE comunicăm.



Regulile de aur ale comunicării în scris

- Formulează mesajul clar şi concis;
- Mai întâi scrie, apoi perfecţionează;
- Captează atenţia cititorilor încă de la primele rânduri;
- Aranjează textul în pagină, astfel încât să fie cât mai uşor de citit;
- Foloseşte un limbaj accesibil.

Fără a comunica eficient, nu poţi să fii un bun manager! Dacă nu ai capacitatea de a transmite mesaje clare, oamenii nu vor şti ce aştepţi de la ei, iar rezultatele muncii lor vor fi doar rareori cele pe care le aştepţi.

Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine ştie că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârşeşte, probabil, niciodată. E foarte greu să-i conduceţi pe alţii dacă nu aveţi măcar un nivel rezonabil de înţelegere a propriei personalităţi.

Aveţi acces la Internet? Profitaţi!

www.funtastic.ro, secţiunea TESTE DE PERSONALITATE:
"Puterea cuvintelor"
www.psihoteste.ro, secţiunea COMUNICARE:
"Cât de uşor te controlezi în comunicare?"
"Cum şi cât comunici cu cei din jur?"
"Ai putea fi un bun psiholog?"

Realizez că ascultarea este un proces activ care solicită implicare din partea mea?

Comunicarea în scris presupune să-l ai permanent în minte pe cititor. Scriind simplu şi concis, păstrezi interesul cititorului şi îi laşi impresia că a meritat să consume puţin din timpul său pentru a parcurge în întregime textul.

Utilizez limbajul cel mai simplu pentru a exprima exact ceea ce gândesc?

Oamenii nu sunt perfecţi. Fac întotdeauna ceea ce le ceri, nu ceea ce ai vrea tu să facă.

Jesper Kunde

Gesturile şi expresia feţei au un efect de opt ori mai puternic decât cuvintele pe care le foloseşti. **Acordă-le atenţia cuvenită!**

Încerc să-i fac pe interlocutori să se simtă importanţi?

Mai întâi, noi modelăm cuvintele. După aceea, ele ne modelează pe noi.

Martha Barletta

Îmi pun gândurile în ordine înainte de a le comunica? Mă străduiesc să scriu clar şi concis?

Comunicarea = procesul activ de emisie şi recepţie a unor informaţii.

Codificarea = conversia în cuvinte a gândurilor pe care intenţionezi să le exprimi.

Decodificarea = interpretarea cuvintelor şi înţelegerea mesajului pe care acestea îl conţin.

BARIERELE
TREBUIE SĂ DISPARĂ!
PUNCT.

Tom Peters

Vorbeşte cu autoritate,
chiar dacă spui
banalităţi.

Păcală

Pun întrebări relevante, pentru a arăta interesul faţă de ceea ce mi se comunică?

Cheia
leadershipului
este
comunicarea.

Howard Gardner

Nu rata niciodată
o şansă bună
de a tăcea.

Murphy

Tolerez opinii care diferă de ale mele?

Vă mulţumesc pentru efortul investit
în îndeplinirea atribuţiunilor care vă revin.
Misiunea mea este aceea
de a crea un mediu de lucru pozitiv.
De aceea, vă rog ca toate întrebările,
comentariile, grijile, nemulţumirile, frustrările,
insinuările şi acuzele dumneavoastră
să fie redirecţionate în altă parte.
Vă urez o săptămână plăcută!

ŞEFUL

CONCURS

Eşti în top, deci exişti!

Deborah FREESTYLE este redactor principal la un mare cotidian şi are în subordine 15 reporteri. Angajaţii săi o privesc ca pe un lider eficient, dar şi ca pe un deschizător de drumuri, fiind prima femeie din cadrul ziarului promovată într-un post de conducere.

Deborah considera pauzele de prânz ca fiind un bun prilej de a se afla în mijlocul oamenilor săi. În cadrul discuţiilor amicale pe care le angaja cu colegii, se simţea atât de relaxată, încât îşi arunca deseori vorbele la întâmplare. În schimb, oamenii ei aveau impresia că fiecare cuvânt al său era calculat cu grijă şi ajungeau chiar să le discute între ei tot restul zilei.

Într-o bună zi, în urma unei astfel de discuţii, unul dintre subordonaţi şi-a luat inima în dinţi şi, la sfârşitul programului, a întrebat-o: "Ce ai vrut să spui cu asta?" Cu greu şi-a adus aminte că, în pauza de prânz, făcuse o "glumă nevinovată". Nu se aşteptase să aibă un astfel de impact asupra oamenilor…

PREMII, FAIMĂ, RECUNOAŞTERE!

Aşteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacţiei, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiţi în caseta redacţională, la pagina 2 a fiecărei ediţii a revistei ***"CER SENIN"***.

Sunteţi talentat
şi nu luaţi nici măcar salariu de merit?
Dovediţi-o!
Intraţi în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Societatea Scriitorilor Militari a editat o serie de lucrări de certă valoare. Fie că aparţin unor autori consacraţi sau debutanţi, fie că sunt realizate în colectiv sau individual, cărţile s-au bucurat, încă de la apariţie, de frumoase aprecieri.

Câteva dintre ele le semnalăm şi cititorilor revistei *"CER SENIN"*.

Antologia bilingvă de poezie contemporană în care şi-au dat întâlnire poeţi români şi italieni este considerată, în cuvântul de întâmpinare, semnat de generalul de brigadă Cătălin-Ştefăniţă Zisu, un eveniment cultural remarcabil, la realizarea căruia au contribuit şi instituţiile aflate în subordinea Direcţiei Administrative şi Servicii: Editura Militară, Biblioteca Militară Naţională şi Cercul Militar Naţional, ce găzduiesc şi susţin Salonul Scriitorilor Militari.

Apreciată ca o expresie a legăturilor culturale cu parteneri din Uniunea Europeană, relaţii ce răspund aspiraţiei noastre de a ne afirma identitatea naţională în sistemul valorilor occidentale, cartea se înscrie ca un pas important pe această cale, lăsând muzele să vorbească despre talentul şi mesajele cuprinse în opera poeţilor din cele două limbi surori.

Salutată în termenii cei mai elogioşi, deopotrivă, în România şi Italia, cartea reproduce creaţia a peste 50 de poeţi care gravitează în jurul a două importante societăţi literare – Telese Terme Poesia şi Societatea Scriitorilor Militari Români.

Parcurgându-i paginile, îi dăm dreptate preşedintelui societăţii culturale italiene, Luigi di Mezza, care consideră că armonia dintre Napoli şi Bucureşti este scânteietoare. Ea "dă naştere unei flăcări / din care vântul va face / un fantastic pod / ce îşi dăruieşte pretutindeni frumuseţea... "

Lecturând-o, facem cunoştinţă cu o pleiadă de poeţi italieni, ne reîntâlnim cu scriitori militari români pe care am avut plăcerea să-i citim ani la rând în paginile presei militare şi literare, în cărţi de poezie: Ion Aramă, Nicolae Boghian, George Mihalcea, Liviu Vişan, Vasile Moldovan, Eugen Pelin, Marius C. Nica, George David, ca să citâm numai câţiva dintre ei.

Sub acest titlu, patru doctori în ştiinţe militare sau tehnice, **generalul Mircea Mureşan, generalii de brigadă (r) Gheorghe Ilie,** şi **Tudor Niculescu** şi **colonelul (r) Alexandru Mihalcea**, abordează complexitatea, structuralitatea şi funcţionarea sistemului militar.

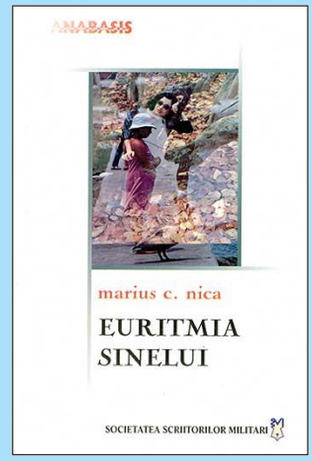
Sunt tratate aspecte fundamentale, cum ar fi, de pildă, conceptul de sistem mare (complex), fără de care nu ar fi posibilă reliefarea caracteristicilor fundamentale ale sistemului militar, principiile problematicii acestuia, operaţionalitatea sa, evaluarea, managementul sistemelor ierarhizate şi alte aspecte ale domeniului de mare interes pentru specialişti.

Istoria unui experiment eşuat aparţine unui ziarist de marcă, format la şcoala presei militare.

Lucrare amplă (426 pagini), cartea lui **Radu Bîlbîie** analizează situaţia literaturii române sub regimul dictaturii proletariatului şi reprezintă o contribuţie de mare valoare la istoria literaturii române. El a reuşit să prindă în obiectivul analizei sale critice tot ceea ce este relevant, tot ceea ce defineşte spiritul timpului respectiv, cum remarca Dumitru Micu în Prefaţă.

Rod al unor temeinice lecturi, al unui studiu laborios întreprins asupra operei unor scriitori, a documentelor vremii, a presei din perioada analizată, dar şi al unui ascuţit spirit analitic, de cercetător autentic, lucrarea pe care v-o propunem conţine elemente tulburătoare ce merită să fie cunoscute, fie şi pentru o imagine de ansamblu asupra umbrelor unei epoci ce au marcat puternic literatura acelor ani.

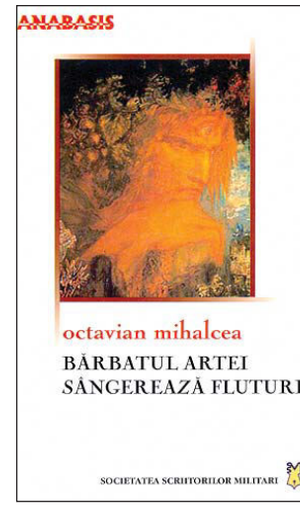
Marius C. Nica este un nume respectat în literatura militară. De decenii bune, semnătura sa este prezentă în publicaţiile armatei,



versul său curat, adesea duios, dă senzaţia de mişcare continuă, ameţitoare, de balans între doi poli încărcaţi cu energii opuse, cum se exprima la adresa sa un confrate al autorului, căruia îi dedică şi o poezie în acest nou volum.

Multe din poemele sale ar putea fi reproduse în pagini de revistă. Noi ne-am oprit la "Meandre", din motive lesne de înţeles: "Mi-e sete de zbor / şi năzuiesc fântâni crescute-n aer / de parcă umerii ar cere apă, / de parcă pieptul se dilată / în flacăra de anotimp. / Când se micşorează amurgul / pătrund meandrele visului/ ca focul nemărginirii/ şi amurgul se-apleacă / întru speranţă / să-mi aducă o ardere / din sanctuarul iubirii".

Este o carte de debut a tânărului poet **Octavian Mihalcea,** căruia cunoscutul ziarist şi scriitor militar, colonelul (r) Nicolae Boghian, îi prevede o certă şi frumoasă afirmare în lumea atât de mirifică a literaturii. Octavian Mihalcea explorează spaţiul dintre obiect şi metaforă, transformându-l în cantonament pentru o altă metaforă. Ne aflăm în faţa unui creator profund, cu nerv, cu vocaţie deosebită.



❒ **AIR FORCE.** Forţele Aeriene ale SUA, denumite iniţial Corpul Aerian al Forţelor Terestre, s-au înfiinţat în septembrie 1947. Începând cu anul 1949, culoarea specifică a uniformelor aviatorilor americani a devenit bleu.

❒ **X-1.** În octombrie 1947, căpitanul Charles E. Yeager, din cadrul Forţelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii (USAF), a devenit primul pilot care a spart zidul sonic, zburând avionul Bell X-1 deasupra deşertului Mojave. Avionul a fost rezultatul unui program de cooperare între NACA (predecesoarea NASA) şi USAF, fiind construit de către compania Bell Aircraft Corporation. Avionul X-1 a fost lansat de pe un bombardier B-29 special modificat şi a atins viteza de 1.126 km pe oră (Mach 1,06) la o altitudine de 13.000 metri. Mai puţin cunoscut este

faptul că Charles E. Yeager a pilotat avionul având două coaste rupte, rezultat al unei căzături petrecute în noaptea ce a precedat zborul. În 1950, avionul X-1, denumit ulterior "Glennis Glamour", după numele soţiei pilotului, a fost donat Muzeului Naţional al Spaţiului şi Aerului din S.U.A.

❒ **ARMY.** Forţele Terestre reprezintă cea mai veche şi mai numeroasă categorie de forţe din SUA. În fapt, existenţa lor datează chiar dinainte de constituirea, cu 228 de ani în urmă, a Statele Unite ale Americii. Militarii din Forţele Terestre au fost decoraţi pentru prima dată în bătălia de la Fortul Ticonderoga, din 10 mai 1775. O lună mai târziu, în cadrul celui de-al doilea Congres Continental, s-a aprobat, în mod oficial, înfiinţarea Forţelor Terestre, în compunerea cărora intra şi arma infanterie. La acel moment, Forţele Terestre erau compuse din şase companii de trăgători experţi, dispuse în statele Pennsylvania, Maryland şi Virginia.

În rubrica "BLITZ" din această ediţie a revistei vom prezenta detalii despre o serie de elemente caracteristice Armatei Statelor Unite ale Americii.

❒ **BLACKHAWK.** Binecunoscutul elicopter de transport utilitar UH 60 Blackhawk este cel ce a înlocuit elicopterul UH 1 Huey, după războiul din Vietnam. S-ar putea spune despre Blackhawk că este un elicopter relativ nou, dar el se află în uz din 1979. Blackhawk este capabil să transporte o grupă de 11 militari complet echipaţi.

❒ **MARINES.** Infanteria marină a fost înfiinţată la scurt timp după Forţele Terestre ale SUA. În 1775, Congresul Continental a aprobat înfiinţarea Corpului infanteriei marine, ce era compus, la acea vreme, din două batalioane. Maiorul Samuel Nicholas a fost primul comandant al Corpului

infanteriei marine. Ca urmare a Tratatului de la Paris, din 1793, infanteria marină a fost desfiinţată. La scurt timp însă, în urma atacurilor repetate ale piraţilor, Corpul infanteriei marine a fost reînfiinţat. Din acel moment, infanteria marină a reprezentat un standard al Armatei SUA. Perioada de vârf a infanteriei marine, din punct de vedere al personalului încadrat, a reprezentat-o cel de-al doilea război mondial, când a avut în compunere peste 485.000 de militari.

ORIZONT AVIATIC
NUMĂR ÎNDOLIAT

Întregul număr 21 al cunoscutei reviste ce apare la Arad, prin grija, truda şi efortul financiar ale unor împătimiţi aviatori, este consacrat instructorului, pilotului şi omului de excepţie care a fost maestrul CONSTANTIN MANOLACHE, "nea Titi", cum îi spuneau mai toţi celui care a plecat de curând la escadrila din ceruri.

Personalitatea lui Constantin Manolache este ilustrată exemplar în această ediţie a "Orizontului Aviatic".

Este singurul pilot din Europa şi, foarte probabil, din lume, care a executat zboruri acrobatice la aproape 80 de ani. Oricum, rămâne singurul pilot din România care a zburat, fără întrerupere, timp de 59 de ani. A fost comandant de regiment de vânătoare, de şcoli de pilotaj civile, director al Aeroclubului României, pilot-şef recepţioner al fabricilor de avioane din România, inspector principal în cadrul Direcţiei Generale a Aviaţiei Civile, antrenor al lotului naţional de înaltă acrobaţie, primul maestru emerit al sportului aviatic. A zburat şi omologat 14 prototipuri de avioane fabricate în România, iar în total, a pilotat 85 de tipuri de avioane, elicoptere, planoare, hidroavioane, cu 26.000 ore de zbor, performanţă neegalată până acum în ţară. A deţinut trei titluri de campion mondial la zborul cu motor, trei recorduri naţionale, trei internaţionale şi cinci recorduri mondiale de viteză pe parcurs recunoscut. A participat la 54 de mitinguri aviatice, executând zboruri de înaltă acrobaţie şi alte evoluţii spectaculoase. A efectuat 21 de aterizări forţate. A fost medaliat cu diploma "Paul Tissandier" de către Federaţia Aeronautică Internaţională şi cu diploma de onoare a Consiliului Naţional pentru Educaţie Fizică şi Sport, cu înalte ordine şi medalii ale statului român. În ianuarie 2004 i s-a decernat ordinul "Virtutea Aeronautică" în grad de cavaler. În februarie 2004 a efectuat, în Germania, zboruri acrobatice, la invitaţia "German Historic Aircraft".

Despre el şi prestigioasa sa activitate au scris în "Orizont Aviatic" generalii de flotilă aeriană (r) Constantin Mereu, Ştefan Voian, Gheorghe Moraru, comandorii (r) Ion Clenciu, Constantin Iordache, Ion Vălean, Alexandru Bojic, Dumitru Tache (Cocoş), Dan Andrei, preşedintele Federaţiei Aeronautice Române, Constantin Voicu, Cornel Marandiuc ş.a.

Pe malul Dunării, la Giurgiu

ECHIPELE DE FOTBAL ALE ARMATELOR ROMÂNIEI ŞI BULGARIEI S-AU... BĂTUT PÂNĂ LA 4–4

Pe vremea când încă se mai discuta despre aderarea României şi Bulgariei la NATO, miniştrii apărării din cele două ţări şi-au promis unul altuia că, în cazul fericit în care statele lor vor fi invitate să facă parte din Alianţă, vor organiza un meci de fotbal între echipele reprezentative ale instituţiilor pe care le conduc.

Recent, la 24 august, în oraşul Giurgiu, s-a produs evenimentul. Ministrul apărării naţionale al României, Ioan Mircea Paşcu, a hotărât ca echipa armatei noastre să fie construită pe structura formaţiei Regimentului 70 Geniu de Aviaţie. Formaţia a fost... întărită la nivelul compartimentelor importante cu câte un general sau chiar cu câte un comandor în rezervă. În semn de respect pentru istoria celor două armate vom reproduce alcătuirea formaţiilor, aşa cum au fost ele anunţate cu destule minute înainte de începerea meciului (evident fără gradele şi funcţiile jucătorilor):

◆ **Echipa Ministerului Apărării Naţionale al României:** Ioan Mircea Paşcu, Constantin Croitoru, Petru Bejinariu, Dumitru Costache, Gheorghe Croitoru, Nicolae Manea, Petru Cristea, Luca Drăguş, Remus Florinca, Vasile Boţe, Leon Glod, Adrian Enulescu, Dan Buga, Eugen Dobrescu, Ştefănel Giuhat, Gelu Ignat, Remus Maghiar, Sorin Pană.

◆ **Echipa Ministerului Apărării Naţionale al Bulgariei:** Nikolay Svinarov, Nikolay Aleksandrov Chirpanliev, Anri Vaselinov Georgiev, Kancho Ivanov Ivanov, Ivan Kostadinov Stoyanov, Iliyan Ivanov Kirov, Milen Iliev Donev, Thomir Ivanov Todorov, Ventsislav Nikolov Stoyanov, Ruslan Hristov Makariev, Ivailo Stoyanov Ivanov, Svilen Atansasov Petrov, Ivan Atanasov Yordanov, Iliya Angelov Dozchinov, Stefan Petrov Nikolchev, Rosen Dimitrov Parashkevov, Jaflazko Mihaylov Jelev, Stanimir Vasilev Dimitrov, Hristo Mihaylov Zafirov, Dzian Bozanov Valyanov.

Înainte de a mă referi la meci vă voi informa că musafirii de peste Dunăre au venit cu o echipă cu mult mai tânără decât a noastră şi au părut foarte determinaţi, foarte hotărâţi prin tot ce ne-au arătat, prin tot ce au făcut înainte de primul fluier al arbitrului: echipament, felul profesionist în care au făcut încălzirea ş.a.m.d.

Ai noştri au venit şi ei echipaţi precum naţionala României, cu doctor, cu antrenor şi cu, surpriză, un supervizor: Anghel Iordănescu, fost mare jucător de fotbal, actualul antrenor al echipei naţionale a României şi general (în rezervă).

Din ambele părţi ale Dunării au venit la meci foarte mulţi ziarişti, foarte mulţi fotoreporteri şi suficient de multe echipe T.V.

Şi au mai venit, tot din ambele părţi ale fluviului, şefii statelor majore generale ale celor două armate – generalii Popescu şi Kolev –, sigur pentru a pune la punct tacticile şi strategiile de folosit în teren şi pentru a-şi susţine formaţiile în luptă din avanposturi apropiate.

Patriarhala urbe dunăreană şi-a sacrificat pentru câteva ore liniştea proverbială şi a oferit combatanţilor, cu o ospitalitate fără cusur, terenul şi anexele complexului sportiv "Olimpia", pentru primele două reprize, şi restaurantul "Perla" pentru repriza a treia – o repriză gândită iniţial pentru refacere. De fapt, grija şi atenţia cu care a tratat evenimentul echipa condusă de primarul oraşului, Lucian Iliescu, au fost remarcate de combatanţi, chiar şi de ziarişti. Ne facem şi noi datoria de a transmite mulţumirile cele mai calde primului gospodar giurgiuvean şi oamenilor săi.

... Cu puţin timp înainte de începerea meciului, a venit şi ministrul bulgar. Astfel că protocolul de început a fost complet, ca la marile meciuri. Căpitanii celor două echipe, miniştrii Paşcu şi Svinarov, au făcut schimb de fanioane, fotoreporterii au făcut poze, iar echipele au salutat, în mod sportiv, spectatorii.

Aşa că la ora stabilită, cinci după-amiază, a început partida. O partidă, dincolo de orice trimitere răutăcioasă, disputată, frumoasă, uneori cu faze de fotbal veritabil.

Primul moment notabil este accidentarea jucătorului-ministru bulgar şi schimbarea acestuia. Alt moment notabil, dar care nu ne-a convenit, a fost că bulgarii au deschis scorul. Ai noştri egalează prin comandantul Regimentului 70 Geniu de Aviaţie, colonelul Costache, care transformă... magistral o lovitură de la 11 metri. În... delirul tribunelor, jucătorul-ministru român pasează (strategic) în diagonală, găseşte inspirat un coechipier, iar acesta, inspirat şi el, marchează pentru 2–1.

Doi miniştri-jucători, Paşcu şi Svinarov, doi strategi-spectatori, Popescu şi Kolev, patru vecini la Dunăre – fericiţi aliaţi în NATO

La pauză, ministrul Paşcu a predat banderola de căpitan, ceea ce a făcut ca în teren să se joace la un nivel (protocolar vorbind)... inferior. Folosind rezervele de vigoare şi tinereţe, punând în valoare kilogramele... în minus, bulgarii ne egalează şi ne depăşesc la toate capitolele, inclusiv la scor. La un moment dat tabela arăta chiar 4–2 pentru ei şi dădeau semne că ar putea să mai înscrie.

Atunci, antrenorul Iordănescu face o mişcare năucitoare şi introduce în teren pe... generalul Iordănescu! Se marchează şi cel de al treilea gol pentru noi. Bulgarii însă nu se... îngrozesc şi nu dau înapoi deloc. Aşa că Iordănescu trebuie să se întrebuinţeze serios, să-şi muştruluiască, în stilul cunoscut, jucătorii şi, într-un final fericit, să marcheze golul egalizator.

Din lipsă de spaţiu, nu mă voi referi şi la repriza a treia, cea de la restaurantul "Perla". Totuşi, pot să spun că refacerea a fost... anevoioasă, impunându-se necesitatea ca atât "Procesul etapei", cât şi "Recursul etapei" să se desfăşoare în acelaşi restaurant "Perla".

A fost un joc, un joc frumos, între oameni mari şi serioşi, între vecini şi aliaţi în acelaşi timp, între câţiva bărbaţi importanţi, care au lăsat câteva ore grijile de fiecare zi şi s-au epuizat într-o elegantă bătălie sportivă.

"A fost mult şi 4-4!" *Foto: CĂTĂLIN OVREIU*

DUMITRU AMARIEI
fost comentator sportiv

Monumentul din București înălțat în memoria aviatorului erou MIRCEA ZORILEANU

64